रजिस्ट्री सं० डी० एल०-33004/99 REGD. NO. D. L.-33004/99

भारत का राजपत्र
The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY
भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4
प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 142] नई दिल्ली, मंगलवार, अप्रैल 28, 2015/वैशाख 8,1937
No. 142] NEW DELHI, TUESDAY, APRIL 28, 2015/VAISAKHA 8, 1937

## महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

## अधिसूचना

मुंबई, 23 अप्रैल, 2015

**सं. टीएएमपी/65/2013–वीसीटीपीएल.**—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्द्वारा संलग्न आदेशानुसार, विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड से उसके दरमान के सामान्य संशोधन के लिए प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

## महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

**मामला सं. टीएएमपी/65/2013–वीसीटीपीएल**

**विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड** ——— **आवेदक**

**कोरम:**

(i) श्री टी.एस. बालासुब्रह्मण्यन, सदस्य (वित्त)
(ii) श्री सी.बी. सिंह, सदस्य (अर्थशास्त्र)

## आदेश

**(मार्च, 2015 के 21वें दिन पारित)**

यह मामला विशाखापत्तनम पत्तन न्यास (वीपीटी) में इसके द्वारा प्रचालित कंटेनर टर्मिनल के लिए अपने दरमान (एसओआर) के सामान्य संशोधन के लिए विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (वीसीटीपीएल) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. वीसीटीपीएल का दरमान पिछली बार प्रशुल्क आदेश सं. टीएएमपी/10/2011–वीसीटीपीएल दिनांक 11 अक्तूबर, 2011 द्वारा अक्तूबर, 2011 में संशोधित किया गया था। यह आदेश 5 नवम्बर, 2011 को राजपत्र सं. 217 द्वारा भारत के राजपत्र में अधिसूचित किया गया था। उक्त आदेश ने प्रशुल्क की वैधता 31 मार्च, 2014 तक निर्धारित की थी।

2.2. सितम्बर, 2008 के आदेश के अनुसार, वीसीटीपीएल को संशोधन के लिए अपना प्रस्ताव 30 जून, 2013 तक दाखिल करना था। तथापि, टर्मिनल के अनुरोध पर प्रस्ताव दाखिल करने के लिए तारीख 10 दिसम्बर, 2013 तक पहली बार विस्तारित की गई थी और तत्पश्चात् 20 दिसम्बर, 2013 तक विस्तार किया गया था।

2.3. इस परिप्रेक्ष्य में, वीसीटीपीएल ने अपने ईमेल दिनांक 19 दिसम्बर, 2013 और 20 दिसम्बर, 2013 द्वारा अपने दरमान के सामान्य संशोधन के लिए अपना प्रस्ताव दाखिल किया था।

3.1. इस प्राधिकरण ने पिछले आदेश दिनांक 11 अक्तूबर, 2011 में 1 जनवरी, 2012 से अथवा उस तारीख से जब वीसीटीपीएल अतिरिक्त नए उपस्कर अर्थात् 2 रेल माउंटेड घाट क्रेनें (आरएमक्यूसी) और 4 रबड़ टायर वाली गैन्ट्री क्रेनें (आरटीजीसी) के शुरू होने के समय, जो भी बाद में हो, प्रचलित दरमान के खंड–1 (कंटेनर प्रचालन) के अधीन 16 प्रतिशत वृद्धि प्रदान की थी।

3.2. इस संबंध में, वीसीटीपीएल ने बताया है कि आरटीजीसी अक्तूबर तथा दिसम्बर, 2011 और आरएमक्यूसी अगस्त, 2012 के दौरान शुरू की गई थीं। इसलिए, 01 सितम्बर, 2011 से, वीसीटीपीएल ने इस प्राधिकरण द्वारा यथा अनुमोदित अपने दरमान के खंड–1 के अधीन निर्धारित दरों में 16 प्रतिशत की वृद्धि लागू की थी।

3.3. वीसीटीपीएल द्वारा दाखिल किए गए प्रस्ताव की मुख्य बातें नीचे दी गई हैं:–

(i) क्षमता:

(क) सर्वोत्तम घाट क्षमता वित्तीय वर्ष 2012 के लिए 248,346 टीईयू और वित्तीय वर्ष 2013 से वित्तीय वर्ष 2017 अवधि के लिए रु. 662,256 टीईयू निर्धारित किया था।

(ख) सर्वोत्तम यार्ड क्षमता वित्तीय वर्ष 2012 से वित्तीय वर्ष 2014 अवधि के लिए 353,769 टीईयू वार्षिक और वित्तीय वर्ष 2015 से वित्तीय वर्ष 2017 के लिए 412,731 टीईयू निर्धारित की गई थी।

(ग) तदनुसार, टर्मिनल की वार्षिक क्षमता वित्तीय वर्ष 2012 के लिए 248,346, वित्तीय वर्ष 2013 तथा वित्तीय वर्ष 2014 के लिए 353,769 टीईयू, और वित्तीय वर्ष 2015 से वित्तीय वर्ष 2017 के लिए 412,731 टीईयू निर्धारित की गई है।

(ii) यातायात:

वर्ष 2011–12 तथा 2012–13 में प्रहस्तित वास्तविक यातायात क्रमशः 234,697 टीईयू और 247,134 टीईयू हैं। वर्ष 2013–14 के लिए यातायात 260,000 टीईयू पर 7 माह वास्तविकताओं और 5 माह अनुमानों के आधार पर अनुमानित किया गया है। तीन वर्षों की अवधि के लिए अनुमानित यातायात निम्नवत् है:–

| वर्ष | अनुमानित यातायात टीईयू में | पिछले वर्ष में वृद्धि % |
|---|---|---|
| 2014-15 | 275,000 | 5.77% |
| 2015-16 | 290,000 | 5.45% |
| 2016-17 | 305,000 | 5.17% |

(iii) पूर्वानुमानित यातायात के लिए आय मौजूदा प्रशुल्क एवं प्रस्तावित प्रशुल्क के लिए अनुमानित की गई है।

(iv) व्ययों के अनुमानन के लिए लगाए गए अनुमान प्रस्ताव के साथ भेजे गए हैं।

(v) सकल प्रखंड के लिए प्रस्तावित संवर्धन वर्ष 2014–15, 2015–16 तथा 2016–17 के दौरान क्रमशः रु. 1139.41 लाख, रु. 844.75 लाख तथा रु. 569.50 लाख है। वीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तावित सकल प्रखंड हेतु संवर्धनों का सार नीचे दिया गया है:–

(रु. लाखों में)

| विवरण | 2014-15 | 2015-16 | 2016-17 | कुल |
|---|---|---|---|---|
| अतिरिक्त यार्ड विकास (ओएनजीसी यार्ड, सीसीआर यार्ड तथा डब्ल्यूएस के निकट यार्ड) | 527.91 | 201.25 | - | 729.16 |
| संयत्र एवं मशीनरी | 410.00 | 462.00 | 429.00 | 1,301.00 |
| सिविल परिसंपत्तियां | 50.00 | 50.00 | 50.00 | 150.00 |
| आईटी | 123.50 | 103.50 | 62.50 | 289.50 |
| कार्यालय उपस्कर | 25.00 | 25.00 | 25.00 | 75.00 |
| फर्नीचर तथा जुड़नार | 3.00 | 3.00 | 3.00 | 9.00 |
| कुल | **1,139.41** | **844.75** | **569.50** | **2,553.66** |

(vi) वीसीटीपीएल द्वारा प्रेषित लागत विवरण के अनुसार वर्ष 2011–12 तथा 2012–13, 2013–14 (वास्तविक/अनुमान) हेतु वास्तविक लागत स्थिति और वर्ष 2014–15 से 2016–17 हेतु अनुमानित लागत स्थिति नीचे तालिकाबद्ध की गई है:–

**(रु. लाखों में)**

| क्र.सं. | विवरण | वास्तविक | | वास्तविक/अनुमान | अनुमान | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 2011-12 | 2012-13 | 2013-14 | 2014-15 | 2015-16 | 2016-17 |
| (i) | यातायात (टीईयू में) | 234,697 | 247,134 | 260,000 | 275,000 | 290,000 | 305,000 |
| (ii) | कुल प्रचालन आय (लाखों में) | 6222.24 | 6954.78 | 7370.41 | 7719.16 | 8131.51 | 8543.79 |
| (iii) | कुल प्रचालन लागत (मूल्यह्रास, प्रबंधन उपरिव्यय एवं एफएमआई–एफएमई सहित) | 4193.88 | 5282.76 | 7926.68 | 7664.95 | 8127.08 | 8888.80 |
| (iv) | नियोजित पूंजी | 6103.53 | 13580.41 | 12557.50 | 11968.15 | 11180.67 | 10093.56 |
| (v) | आरओसीई | 976.56 | 2172.86 | 2009.20 | 1914.90 | 1788.91 | 1614.97 |
| (vi) | निवल अधिशेष/(घाटा) | **1051.80** | **(500.85)** | **(2565.47)** | **(1860.70)** | **(1784.47)** | **(1959.98)** |
| (vii) | निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में | 16.90% | -7.20% | -34.81% | -24.10% | -21.95% | -22.94% |
| (viii) | तीन वर्षों का औसत | -8.37% | | | -23.00% | | |
| (ix) | कुशलता/उत्पादकता सुधार की वजह से लागत बचत | 6.74 | 45.53 | 18.08 | 23.45 | 23.45 | 23.45 |
| (x) | कुशलता सुधार के समायोजन से पहले वास्तविक/अनुमानित आरओसीई | 33.2% | 12.3% | -4.4% | 0.45% | 0.04% | -3.42% |
| (xi) | कुशलता सुधार के समायोजन के बाद वास्तविक/अनुमानित आरओसीई | -- | -- | -- | 0.26% | -0.17% | -3.65% |

(vii) इस प्राधिकरण द्वारा आदेश दिनांक 11 अक्तूबर 2011 द्वारा अनुमोदित पिछले प्रशुल्क में वृद्धि 1 सितम्बर 2012 से की गई थी। उसके मद्देनजर कि वर्धित प्रशुल्क पिछले प्रशुल्क चक्र के डेढ़ वर्ष के लिए ही किया गया था। यह उद्धरित करते हुए कि नियोजित निवल पूंजी में वृद्धि, अर्थव्यवस्था में मंदी और प्रचालनों की लागत में वृद्धि है, वीसीटीपीएल ने अपने मौजूदा दरमान में प्रशुल्क में वृद्धि का प्रस्ताव किया है:–

(क) पोतांतरण कंटेनरों हेतु प्रहस्तन प्रभार के सिवाय सभी मौजूदा प्रशुल्क में 22.90 प्रतिशत वृद्धि का प्रस्ताव किया गया है।

(ख) पोतांतरण कंटेनरों के प्रहस्तन प्रभार (भाग–1, खंड 1.2) में मौजूदा प्रशुल्क में 15.17 प्रतिशत तक कटौती मौजूदा रु. 4,385/– प्रति टीईयू से रु. 3720/– प्रति टीईयू का प्रस्ताव किया गया है।

3.4. वीसीटीपीएल ने प्रस्तावित दरमान के साथ निर्धारित प्रारूप में अपना प्रस्ताव दाखिल किया है और वर्ष 2011–12 तथा 2012–13 के लिए लेखापरीक्षित वार्षिक लेखे भेजे हैं।

4. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, वीसीटीपीएल से प्राप्त प्रस्ताव दिनांक 23 दिसम्बर, 2013 वीपीटी तथा संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए परिचालित किया गया था। उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों से प्राप्त हुई टिप्पणियां वीसीटीपीएल को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में अग्रेषित की गई थीं। वीसीटीपीएल ने उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों की टिप्पणियों पर अपनी अभियुक्तियां भेजी हैं।

5. प्रस्ताव की प्राथमिक संवीक्षा के आधार पर, वीसीटीपीएल तथा वीपीटी से वीसीटीपीएल प्रस्ताव पर सूचना/स्पष्टीकरण भेजने के लिए हमारे पत्र दिनांक 1 अक्तूबर 2014 द्वारा अनुरोध किए गए थे। नियमित फॉलोअप के बाद, वीसीटीपीएल तथा वीपीटी ने हमारे उठाए प्रश्नों पर अपने पत्रों दिनांक 3 नवम्बर, 2014 और दिनांक 5 जनवरी, 2015 द्वारा अपना जवाब भेजा था। तत्पश्चात्, वीसीटीपीएल ने अपने ईमेल दिनांक 27 जनवरी, 2015 द्वारा अतिरिक्त सूचना भेजी थी। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों तथा वीसीटीपीएल द्वारा प्रेषित तदनुरूपी जवाबों का सार नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:–

<table>
<tr><th>क्र.सं.</th><th>हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न</th><th>वीसीटीपीएल द्वारा प्रेषित जवाब</th></tr>
<tr><td>क.</td><td>सामान्य:</td><td></td></tr>
<tr><td>(1)</td><td>यह देखा गया है कि वर्ष 2013–14 के लिए वीसीटीपीएल द्वारा प्रेषित कार्यनिष्पादन आंकड़े पहले पांच महीनों (अप्रैल से अगस्त, 2014) और शेष सात महीनों के अनुमानों पर आधारित है। चूंकि वर्ष 2013–14 पहले ही समाप्त हो चुका है, इसलिए वीसीटीपीएल लागत विवरण में सुविचारित किए गए से वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित आंकड़ों से मिलान करते हुए वर्ष 2013–14 के वास्तविक आंकड़ों से अनुमानित आंकड़ों को अद्यतन करें। वर्ष 2013–14 के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों की प्रति अग्रेषित करें। वास्तविक आंकड़ों के संदर्भ में 2013714 के अनुमानों को अद्यतन करने के परिणामस्वरूप, अनुवर्ती वर्षों अर्थात् 2014–15 से 2016–17 के अनुमानों की समीक्षा करें और वर्ष 2013–14 के वास्तविक आंकड़ों के संदर्भ में संशोधित करें, यदि आवश्यकता हो।</td><td>वित्तीय वर्ष 2013–14 के वास्तविक आंकड़े वार्षिक लेखों के साथ मिलान (फार्म 3क) के साथ अद्यतन किए गए हैं और संशोधित लागत विवरण भेजा गया है।<br><br>वर्ष 2013–14 के लिए लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों की प्रति भेजी गई है।<br><br>2014–15 से 2016–17 के संशोधित अनुमान भी 2013–14 के वास्तविक आंकड़ों के अनुसार परिवर्तित किए गए हैं।</td></tr>
<tr><td>(2)</td><td>वीसीटीपीएल ने पोतांतरण कंटेनर के सिवाय सभी मदों के लिए मौजूदा दरों में 22.90 प्रतिशत वृद्धि की मांग की है जिसमें वीसीटीपीएल ने मौजूदा दर में 15.17 प्रतिशत तक कटौती का प्रस्ताव किया है। फार्म–1 के क्र.सं. 5 में दी गई सूचना प्रस्तावित प्रशुल्क में टिपिकल पत्तन उपयोक्ता के लिए औसत प्रहस्तन लागत में कटौती दर्शाती है। प्रशुल्क में वृद्धि के बावजूद औसत प्रहस्तन लागत में कटौती के लिए कारण स्पष्ट करें और गणनाओं के साथ इसका समर्थन करें।</td><td>पहले भेजे गए फार्म–1 के क्र.सं. 5 में गलती थी। 2013–14 के वास्तविक आंकड़ों को शामिल करने के बाद, और और संशोधित लागत अनुमान, मौजूदा संशोधित प्रस्ताव मौजूदा प्रशुल्क में 28.09 प्रतिशत तक वृद्धि करने के लिए है। तीन प्रमुख लाइनों पर प्रभाव का निम्नलिखित प्रभाव पड़ेगा:–
<table>
<tr><th>प्रमुख शिपिंग लाइन</th><th>पहले (मौजूदा लागत)</th><th>बाद में (प्रस्तावित लागत)</th><th>वृद्धि/ (कटौती) %</th></tr>
<tr><td>मेरस्क लाइन</td><td>2416</td><td>2932</td><td>21.38%</td></tr>
<tr><td>एपीएल</td><td>3555</td><td>4315</td><td>21.38%</td></tr>
<tr><td>एमएससी</td><td>3761</td><td>4565</td><td>21.38%</td></tr>
</table>
विस्तृत गणनाएं भेजी गई हैं।</td></tr>
<tr><td>(3)</td><td>2005 प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 6.8 के अधीन यथा विनिर्दिष्ट, उत्पादकता का तलचिह्न स्तर दर्शाएं और टर्मिनल के बेहतर कार्यनिष्पादन के लिए</td><td>पिछले प्रशुल्क चक्र में, वीसीटीपीएल ने प्रस्तावित नई क्रेनों के साथ 45 फेरे प्रति घंटा की जलयान उत्पादकता का प्रस्ताव किया था। 2 आरएमक्यूसी और 4 आरटीजीसी की शुरूआत</td></tr>
</table>

| | | |
|---|---|---|
| | प्रोत्साहन और तलचिह्न स्तर से कम कार्यनिष्पादन के लिए हतोत्साहन प्रस्तावित करें। | के बाद, मौजूदा जलयान उत्पादकता 52 फेरे प्रति घंटा है। उपस्कर तैनाती तथा कुशलता में सुधार की वजह से, पोतों का औसत घुमाव समय पर्याप्त मात्रा में घटाकर 26.2 घंटे से 20.2 घंटे किया गया है। 2013–14 के अनुसार पोतों का औसत पार्सल आकार 742 टीईयू से बढ़कर 882 टीईयू कर दिया गया है। पोत का मौजूदा पार्सल आकार 924 है। इससे बाद में (अगले पत्तन को धीमे स्टीमिंग को कार्यान्वित करने की वजह से) पत्तन लागत (बर्थ किराया), बंकरिंग लागत में काफी कटौती करते हुए कंटेनर शिपिंग लाइनों को लाभ हुआ है। शिपिंग लाइन बेहतर समुद्री भाड़ा दर, निर्यातकों तथा आयातकों को कार्गो की तेजी से डिलीवरी देने की ऑफर देने में समर्थ है। |
| ख. | वित्तीय/लागत विवरण: | |
| (1) | पिछली अवधि के लिए अनुमानों के सापेक्ष वास्तविकताओं का विश्लेषण (फार्म–7):<br><br>प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.13 इस प्राधिकरण से अपेक्षा करता है कि प्रचलित प्रशुल्क निर्धारित किए जाने के समय विश्वास किए गए अनुमानों के संदर्भ में निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि की समाप्ति पर वास्तविक भौतिक तथा वित्तीय कार्यनिष्पादन की समीक्षा की जाए। इस संदर्भ में और प्रशुल्क प्रस्ताव के फार्म–7 के संदर्भ में, वीसीटीपीएल से अनुरोध है कि निम्नलिखित स्पष्ट/प्रेषित करें:– | |
| (i) | पिछले प्रशुल्क आदेश दिनांक 11 अक्तूबर, 2011 में, इस प्राधिकरण ने पैरा 12(vi) में इस शर्त के अधीन वीसीटीपीएल द्वारा यातायात मिश्रण स्वीकार किया था कि यदि अगले प्रशुल्क संशोधन में समीक्षा के दौरान वीसीटीपीएल को कोई लाभ होना पाया जाता है तो इस लेखा पर इसे प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार समायोजित किया जाएगा। इस संदर्भ में, वीसीटीपीएल तदनुरूपी वास्तविक आंकड़ों के सापेक्ष पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविचारित स्थानीय तथा पोतांतरण कंटेनर के यातायात मिश्रण का अनुमान भेजे। | पिछले प्रशुल्क चक्र में वास्तविक आंकड़ों के सापेक्ष अनुमानित यातायात मिश्रण नीचे दिया गया है:– |

| | अनुमानित | | | |
|---|---|---|---|---|
| श्रेणी | **2011-12** | **2012-13** | **2013-14** | जोड़ |
| स्थानीय | 119,000 | 124,800 | 137,250 | 381,050 |
| आईसीडी | 1,700 | 3,900 | 6,750 | 12,350 |
| पोतांतरण | 47,600 | 64,350 | 78,750 | 190,700 |
| रि–स्टोज | 1,700 | 1,950 | 2,250 | 5,900 |
| जोड़ | 170,000 | 195,000 | 225,000 | 590,000 |

| | वास्तविक | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| श्रेणी | **2011-12** | **2012-13** | **2013-14** | जोड़ | भिन्नता |
| स्थानीय | 158,975 | 181,439 | 197,163 | 541,157 | 0.42 |
| आईसीडी | - | - | 3,580 | - | (1.00) |
| पोतांतरण | 74,582 | 64,291 | 60,246 | 199,119 | 0.04 |
| रि–स्टोज | 1,140 | 1,404 | 1,072 | 3,616 | (0.39) |
| जोड़ | 234,697 | 247,134 | 262,061 | 743,892 | 0.26 |

[समग्र भिन्नता 26.08 प्रतिशत है]

| | | |
|---|---|---|
| (ii) | इस प्राधिकरण ने पिछले प्रशुल्क आदेश दिनांक 11 अक्तूबर, 2011 में तत्समय प्रचलित सभी दरमान में 16 प्रतिशत की वृद्धि प्रदान की थी और 2 नए आरएमक्यूसी और 4 आरटीजीसी की शुरूआत की तारीख अथवा | वीसीटीपीएल ने अगस्त, 2012 के दौरान 2 नई आरएमक्यूजीसी शुरू की थीं। अक्तूबर, 2011 (2 सं.) और दिसम्बर, 2011 (2 सं.) के दौरान 4 नई आरटीजीसी शुरू की गई थीं। |

| | | |
|---|---|---|
| | 1 जनवरी, 2012, जो भी बाद में हो, से प्रभावी बनाया गया है। वीसीटीपीएल ने बताया है कि आरटीजीसी अक्तूबर/दिसम्बर, 2011 में शुरू किए गए थे और आरएमक्यूसी अगस्त, 2012 में शुरू किए गए थे और टीएएमपी के आदेश के अनुसार, संशोधित दरें वीसीटीपीएल द्वारा 1 सितम्बर, 2012 से कार्यान्वित की गई थीं। वीसीटीपीएल द्वारा शुरू की गई आरटीजीसी तथा आरएमक्यूसी की संख्या बताएं क्योंकि इस संबंध में प्रस्ताव में नहीं बताया गया है। तथापि, फार्म 7 में आय अनुमान पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविचारित स्तर पर दर्शाया गया है। फार्म–7 में सुविचारित पिछले प्रशुल्क आदेश के अनुसार आय अनुमान वास्तविकताओं के साथ तरह–तरह की तुलना करने के लिए 1 सितम्बर, 2012 से वीसीटीपीएल द्वारा कार्यान्वित और इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित प्रशुल्क में वृद्धि के प्रभाव को लेने के लिए उपयुक्ततः समायोजित किया जाना चाहिए। | वित्तीय वर्ष 2011–12 से 2013–14 में यथा अनुमानित फार्म–7 प्रशुल्क में 1 सितम्बर, 2012 से संशोधन पर विचार करते हुए उपयुक्ततः संशोधित किया गया है और लागत विवरण में दर्शाया गया है। |
| (iii) | पिछले प्रशुल्क आदेश में वर्ष 2011–12 से 2013–14 के लिए क्रमशः रु. 1.76 लाख, रु. 2.25 लाख और रु. 2.75 लाख के कुशलता लाभ पर विचार किया गया था। आदेश दिनांक 11 अक्तूबर, 2011 के अनुसार अनुमानों में इसे अवश्य लिया जाना चाहिए। | (क). 2011–12 से 2013–14 तक कुशलता लाभ पिछले प्रशुल्क आदेश के अनुसार संशोधित किया गया है। वर्ष 2011–12 से 2013–14 के लिए वीसीटीपीएल द्वारा परिकलित कुशलता लाभ का सार नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:– |

| | | 2008-09 | 2009-10 | 2010-11 | 2011-12 | 2012-13 | 2013-14 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| क | बिजली | | | | | | |
| | थ्रुपुट टीईयू में | 87,637 | 98,000 | 145,426 | 234,697 | 247,134 | 262,091 |
| 1 | क्यूसी द्वारा उपभोग की गई कुल इकाईयां | 355,692 | 383,075 | 558,130 | 857,171 | 1,075,690 | 1,703,112 |
| 2 | प्रति टीईयू उपभोग की गई इकाईयां – परिवर्तनीय लागत (क्यूसी) | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 6 |
| 3 | औसत बिजली उपभोग प्रति टीईयू | 3.94 | | | 4.83 | | |
| 4 | बिजली के उपभोग में अर्जित कटौती, यदि कोई हो, | | | | | | (0.90) |
| 5 | चूंकि प्रति टीईयू उपभोग में वृद्धि हुई है इसलिए किसी कुशलता लाभ पर विचार नहीं किया गया है | | | | | | |
| | | | | | | | |
| ख | ईंधन | | | | | | |
| | थ्रुपुट टीईयू में | 87,637 | 98,000 | 145,426 | 234,697 | 247,134 | 262,091 |
| 1 | कुल उपभोग लिटरों में | 166,218 | 202,205 | 287,637 | 540,396 | 454,517 | 461,304 |
| 2 | ईंधन उपभोग प्रति टीईयू (लिटर में) | 1.90 | 2.06 | 1.98 | 2.30 | 1.84 | 1.76 |
| 3 | औसत ईंधन उपभोग प्रति टीईयू | 1.98 | | | 1.96 | | |
| 4 | ईंधन के उपभोग में अर्जित की गई कटौती, यदि कोई हो | | | | | | 0.02 |
| 5 | कुशलता लाभ के लिए सुविचारित बिजली के उपभोग में अर्जित 50 प्रतिशत कटौती | | | | | | 0.012 |
| | | | | | | | |

<table>
<tr><td></td><td></td><td>(क) वीसीटीपीएल ने वर्ष 2014–15 से 2016–17 के लिए क्रमशः रु. 2.41 लाख, रु. 2.93 लाख और रु. 3.54 लाख का कुशलता लाभ परिकलित किया है जिसे नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:–
<table>
<tr><th>क्र.सं.</th><th>विवरण</th><th colspan="3">वर्ष</th></tr>
<tr><th></th><th></th><th>2014-15</th><th>2015-16</th><th>2016-17</th></tr>
<tr><td>(i)</td><td>थ्रुपुट टीईयू में</td><td>2,75,000</td><td>2,90,000</td><td>3,05,000</td></tr>
<tr><td>(ii)</td><td>बिजली बचत</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr>
<tr><td>(iii)</td><td>ईंधन उपभोगों में 50 प्रतिशत बचत प्रति टीईयू</td><td>0.012</td><td>0.012</td><td>0.012</td></tr>
<tr><td>(iv)</td><td>दर प्रति लिटर (रु0 में)</td><td>73</td><td>84</td><td>96</td></tr>
<tr><td>(v)</td><td>कुशलता लाभ (रु0 में)</td><td>2,41,942</td><td>2,93,410</td><td>3,54,874</td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>(iv)</td><td>(क) तकनीकी सेवा शुल्क का संव्यवहार प्रशुल्क आदेश दिनांक 11 अक्तूबर, 2011 के पैरा 12(iv)(ज) और 12(xvii) में दिया गया है। जैसाकि उक्त आदेश में देखा गया है टीएसएफ के लिए रु. 376.68 लाख की राशि वर्ष 2008–09 से आगे 24 वर्षों की शेष परियोजना अवधि में बांट दिया था अर्थात् रु. 15.70 लाख प्रतिवर्ष। ऐसी स्थिति में, वास्तविकताओं पर वर्ष 2011–12 से 2013–14 के लिए टीएसएफ प्रथम टीएसएफ के मामले में पिछले प्रशुल्क आदेश में यथा सुविचारित लागत विवरण में रु. 15.70 लाख के स्तर पर सुविचारित किया गया था।</td><td>वर्ष 2011–12 से 2013–14 तक वीसीटीपीएल और डीपी वर्ल्ड एफजेडई के बीच हुए प्रथम करार से संबंधित तकनीकी सेवा शुल्क (टीएसएफ) को संशोधित कर लागत विवरण में रु0 15.70 लाख प्रतिवर्ष किया गया है।</td></tr>
<tr><td></td><td>(ख) डीपी वर्ल्ड एफजेडई (डीपीएफ) जोकि 50,000 अमेरिकी डॉलर प्रतिवर्ष की दर से जनवरी 2011 से दिसम्बर, 2015 तक पांच वर्षों की अवधि के लिए नए उपस्कर के बारे में तकनीकी जानकारी उपलब्ध करवाने के लिए वीसीटीपीएल के प्रवर्तकों में से एक है, के साथ वीसीटीपीएल द्वारा किए गए नए करार के संबंध में, इस प्राधिकरण ने पिछले प्रशुल्क आदेश में निर्णय दिया था कि यह वीसीटीपीएल द्वारा किए गए नए करार से आने वाले तकनीकी सेवा शुल्क की अनुमति देने के लिए प्रवृत्त नहीं है जब तक कि कम से कम पूर्ववर्ती संव्यवहारों के मामले में आमर्स लैंथ रिलेशनशिप को समेकित रूप से स्थापित नहीं किया जाता है। उक्त आदेश में बताया गया है कि नए कंटेनर के प्रभाव की अगली समीक्षा के समय समीक्षा की जाएगी बशर्ते वीसीटीपीएल आयकर प्रयोजन के लिए लागत की मद के रूप में टीएसएफ की अनुमति देते हुए प्रासंगिक आयकर निर्धारण आदेश भेजना होगा और नए करार से आने वाले टीएसएफ के वास्तविक के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य भी भेजना होगा। तथापि, वीसीटीपीएल ने अक्तूबर, 2011 के प्रशुल्क आदेश में उल्लिखित प्रासंगिक दस्तावेज प्रस्तुत नहीं किए हैं। पिछले आदेश में लिए गए निर्णय के मद्देनजर, वीसीटीपीएल यह दर्शाने के लिए वर्ष 2008–09 के बाद अर्थात् 2009–10 से 2013–14 तक की अवधि के लिए आयकर निर्धारण आदेशों की एक–एक प्रति भेजे कि पहले और दूसरे करार दोनों में तकनीकी सेवा शुल्क संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.8.2 के अधीन यथा अपेक्षित आयकर प्राधिकारियों द्वारा व्यय स्वीकार किया गया है।</td><td>वीसीटीपीएल तथा डीपी वर्ल्ड एफजेडई के बीच प्रथम करार से संबंधित टीएसएफ, वित्तीय वर्ष 2003–04 से आगे 2008–09 तक व्यय की एक मद के रूप में स्वीकार किए गए हैं। निर्धारण वर्ष 2004–05 से 2009–10 के लिए निर्धारण आदेश (संशोधित) भेजे गए हैं।<br>निर्धारण वर्ष 2010–11 के लिए आयकर निर्धारण के दौरान, सीआईटी (क) ने प्रासंगिक वित्तीय वर्ष में निर्धारण वर्ष 2004–05 से 2009–10 में व्यय की मद के रूप में तकनीकी सेवा शुल्क के लिए स्वीकृति प्रदान की थी। इसने अपने आदेश में निर्धारण वर्ष 2010–11 के लिए प्रासंगिक व्यय भी स्वीकृत किया था। प्रासंगिक आदेश भेजा गया है।<br>चूंकि तकनीकी शुल्क का प्रथम करार पहले ही स्वीकृत किया गया है, इसलिए व्यय की मद के रूप में दूसरा करार भी स्वीकृत किया जाए क्योंकि दोनों में निबंधन एवं शर्तें एकसमान हैं और लेनदेन आमर्स लैंथ पर हैं। निर्धारण वर्ष 2010–11 तथा 2011–12 के निर्धारण आदेश भेजे गए हैं। निर्धारण वर्ष 2012–13 तथा 2013–14 के लिए निर्धारण आदेश अभी प्राप्त होने हैं।<br>आयकर अधिनियम, 1961 की धारा 92ई के अधीन फार्म 3सीईबी द्वारा प्रासंगिक लेखापरीक्षा प्रमाणपत्र निर्धारण वर्षों 2010–11, 2011–12, 2012–13 तथा 2013–14 हेतु भेजे गए हैं।<br>चूंकि प्रासंगिक वित्तीय वर्ष में प्रथम करार व्यय की एक मद के रूप में स्वीकार किया गया है, इसलिए प्राधिकरण से अनुरोध है कि बीओटी अवधि की शेष अवधि के लिए इसे प्रभाजित करने की बजाय उसी वित्तीय वर्ष में इसे खर्च करने की अनुमति दी जाए।<br>प्रथम और द्वितीय दोनों करार के संदर्भ में तकनीकी सेवा शुल्क के प्रभाजन के संदर्भ में विस्तृत गणना भेजी गई है।</td></tr>
<tr><td>(v)</td><td>लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों एवं लागत विवरण में वर्ष 2011–12 में रु. 24.08 लाख के विदेशी मुद्रा विनिमय नुकसान और वर्ष 2012–13 में रु. 72.25 लाख के विदेशी मुद्रा विनिमय लाभ लिया गया है। वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित विनिमय लाभ/हानि की प्रकृति स्पष्ट करें। स्पष्ट करें कि क्या विदेशी मुद्रास विनिमय हानि विदेशी उधार की सर्विसिंग की वजह से है।</td><td>विदेशी मुद्रा विनिमय हानि अथवा नुकसान का लेखांकन भारतीय लेखांकन मानक 11 के अनुसार किया गया है। विदेशी मुद्रा लेनदेन की तारीख को प्रचलित विनिमय दरों पर रिकार्ड किए गए हैं। हानि अथवा लाभ (1) भुगतान किए जाने की तारीख को अथवा (2) 31 मार्च को बकाया राशि जिसे उस दिन की विनिमय दर पर परिवर्तित किया जाता है। यह लाभ है अथवा हानि, निवल राशि आईएएस 11 के अनुसार पी एंड एल लेखा में दर्शाई गई है।</td></tr>
</table>

| | | |
|---|---|---|
| | | वीसीटीपीएल ने अपने ईमेल दिनांक 27 जनवरी, 2015 द्वारा विदेशी मुद्रा में खरीददार के क्रेडिटी की बकाया देयता, अग्रेषण करारों को रद्द करने के दौरान हुई हानि/लाभ, नवीस, डीपी वर्ल्ड को वार्षिक अनुरक्षण प्रभारों का भुगतान से संबंधित वित्तीय वर्ष 2011–12 से 2013–14 के लिए फोरेक्स हानि तथा फोरेक्स लाभ का विस्तृत ब्रेकअप भेजा है।<br><br>वीसीटीपीएल ने निवेदन किया है कि खरीददार क्रेडिट बकाया (183,72,815 अमेरिकी डॉलर) प्रत्येक वित्तीय वर्ष के आखिर में पुनःउल्लिखित किया गया है, वास्तविक मूलधन पुनर्भुगतान वित्तीय वर्ष 2014–15 के दौरान 52,20,744 अमेरिकी डॉलर के लिए किया गया है जिसके लिए वास्तविक फोरेक्स हानि रु. 4,79,68,455.56 है। आरबीआई के दिशानिर्देशों के अनुसार (अधिकतम रोल ओवर अवधि उधार लेने के बिल की तारीख से 5 वर्ष है) खरीददार के क्रेडिट शेष बकाया (131,52,071) का शेष भुगतान डिस्चार्ज किया जा रहा है। अतः, वीसीटीपील को फोरेक्स हानि होती रहेगी जिसे रुपए की कीमत मूल्यह्रासित किए जाने की वजह से प्रत्येक वर्ष पुनःउल्लिखित किया जा रहा है। |
| (vi) | दिशानिर्देश सभी महापत्तन न्यासों को यह लचीलापन देते हैं कि वे वाणिज्यिक विचार पर अपने विवेकाधिकार से दरों में कटौती कर सकते हैं, यदि वे ऐसा चाहें तो। वीसीटीपीएल द्वारा स्वीकृत ऐसी कटौती, यदि कोई हो, को परिमाणित किया जाए और वर्ष 2011–12 से 213–14 के प्रत्येक वर्ष के लिए सूचीबद्ध किया जाए। यातायात की बढ़ोतरी पर प्रदत्त ऐसी रियायत का परिणामी प्रभाव भी मदवार विश्लेषित किया जाना है। | वीसीटीपीएल ने पोतांतरण के प्रहस्तन प्रभारों तथा टर्मिनल के माध्यम से पुर्नस्थापित किए गए खाली कंटेनरों पर रियायत प्रदान की थी।<br><br>पोतांतरण में रियायत बड़े पार्सल आकार के पोतों के साथ वीसीटीपीएल में आने के लिए प्रमुख शिपिंग लाइनों को आकर्षित करने के लिए दी गई है। यह कंटेनरों की अन्य श्रेणी (सामान्य निर्यात एवं आयात) हेतु बेहतर स्लॉट दरें ऑफर करने के लिए शिपिंग लाइनों को अनुमति देता हैं।<br><br>खाली कंटेनर में रियायत निर्यातों में वृद्धि को बढ़ावा देने के लिए स्वीकृत की गई है, क्योंकि विशाखापत्तनम में खाली कंटेनरों की उपलब्धता कम है।<br><br>(वीसीटीपीएल ने अपने द्वारा स्वीकृत रियायतों/छूट के ब्योरे भेजे हैं)<br><br>2011–12 से 2013–14 में वैश्विक मंदी के बावजूद, भारत में अधिकांश कंटेनर टर्मिनलों में नकारात्मक वृद्धि की तुलना में, वीसीटीपीएल वर्ष दर वर्ष 5 से 6 प्रतिशत की वृद्धि दर्ज कर सकता था।<br><br>यह भी नोट किया जाए कि टी/एस दर में ऑफर की गई रियायत सिंगापुर तथा कोलम्बो से प्रतिस्पर्धा करने और वहां पर किए जा रहे कोलकाता आबद्ध पोतांतरण को विजाग की ओर मोड़ने के लिए है।<br><br>इसके परिणामस्वरूप सिंगापुर तथा कोलम्बो में यह पोतांतरण नहीं किए जाने से हमारे राष्ट्र को विदेशी मुद्रा की भारी बचत हुई है।<br><br>इसलिए, इसने एक्ज़िम श्रेणी कंटेनरों हेतु महासागर मालभाड़ा दर को प्रतिस्पर्धी बनाने और बहुमूल्य विदेशी मुद्रा की बचत करने में सम्पूर्ण ट्रेड को सहायता मिली है। |
| (vii) | पिछले प्रशुल्क संशोधन में, जैसाकि पैरा 12(ix) में बताया गया है, वर्ष 2011–12 से 2013–14 के लिए 95, 101 तथा 107 की प्रत्यक्ष लेबर तथा 58, 65 और 71 की अनुरक्षण लेबर का प्रचालन करने के लिए अनुमानित 2 आरएमक्यूसी तथा 4 आरटीजीसी शुरू करने हेतु वीसीटीपीएल के प्रस्ताव पर विश्वास करते हुए इस प्राधिकरण द्वारा स्वीकार किया गया था। यह इस शर्त के अधीन था कि यदि प्रस्तावित विकास नहीं किए जा पाते हैं तो वास्तविकताओं पर परिणामी प्रभाव परिमाणित किया जाएगा और अगले प्रशुल्क संशोधन में पूर्णतः समायोजित किया जाएगा। तदनुसार, वास्तविक स्थिति की प्राधिकरण द्वारा समीक्षा की जाएगी जिसे नोट किया जाए। | पूर्ववर्ती पैरा में यथा सूचित, वीसीटीपीएल ने अगस्त, 2012 के दौरान 2 नए आरएमक्यूजीसी शुरू किए थे। चार नए आरटीजीसी अक्तूबर, 2011 (2 सं.) और दिसम्बर, 2011 (2 सं.) शुरू की गई थी।<br><br>वर्ष 2011–12 से 2013–14 के दौरान प्रचालन तथा प्रत्यक्ष लेबर की वास्तविक संख्याएं क्रमशः 73, 83 और 94 थीं। वर्ष 2011–12 से 2013–14 के दौरान अनुरक्षण लेबर क्रमशः 64, 69 और 82 थी।<br><br>तदनुसार, कार्मिक की इन श्रेणियों के लिए प्रोद्भूत वास्तविक लागत वर्षवार लागत विवरण में ली गई है। |
| (2) | यातायात | |
| (i) | वर्ष 2013–14 के लिए वास्तविक यातायात से यातायात अनुमान अद्यतन करें। परिणामस्वरूप, अनुवर्ती वर्षों 2014–15 से 2016–17 के लिए कंटेनर यातायात की 2013–14 के वास्तविक यातायात के आधार पर समीक्षा करें। | 2013–14 के लिए प्रहस्तित वास्तविक यातायात 2,62,091 टीईयू है जिसे संशोधित लागत विवरण में अद्यतन किया गया है। |

| | | |
|---|---|---|
| | | कंटेनर यातायात में अनुमानित पूर्वानुमान पड़ोसी पत्तनों से प्रतिस्पर्धा, डॉलर की कीमत मे मूल्यह्रास और आगामी वर्षों में आर्थिक वृद्धि को उन्नत बनाने पर विचार करते हुए पूर्वानुमान लगाया गया है।<br><br>यह वृद्धि आगामी तीन वर्षों में औसतन लगभग 5.18 प्रतिशत अनुमानित की गई है। |
| (ii) | यातायात वृद्धि में कटौती का पूर्वानुमान वर्ष 2014–15 में 5.8 प्रतिशत से 5.2 प्रतिशत और वर्ष 2015–16 तथा 2016–17 में 5.2 प्रतिशत के कारण स्पष्ट करें। वर्ष 2016–17 में वीपीटी द्वारा शुरू किए जाने वाले कंटेनर टर्मिनल के विस्तार के बारे में वीसीटीपीएल द्वारा कही गई बात के संबंध में, यह विदित है कि उक्त परियोजना स्वयं वीसीटीपीएल को सौंपी गई है। ऐसी स्थिति में, विस्तारित कंटेनर टर्मिनल भी वीसीटीपीएल को सौंपा गया है और वीसीटीपीएल 15,000 वर्ग मी. की अतिरिक्त भूमि का विकास परिकल्पित कर रहा है, सामान्य तौर पर यह उम्मीद की गई है कि कंटेनर यातायात में कमी नहीं अपितु सुधार होना चाहिए। वीसीटीपीएल उपर्युक्त टिप्पणी के आलोक में सभी वर्षों के लिए यातायात अनुमानों की समीक्षा करें और उचित यातायात वृद्धि का अनुमान लगाएं। | यह वृद्धि दर विशाखापत्तनम और उसके आसपास उपलब्ध यातायात पर विचार करते हुए परिकल्पित किया गया है। राज्य के बंटवारे के बाद औद्योगिक विकास में समय लगेगा। डॉलर के मुकाबले रुपया मूल्यह्रास ने आयातों को प्रभावित किया है और इसे स्थिर करने मे कुछ समय लगेगा। वीसीटीपीएल के पड़ोस में कंटेनर टर्मिनल आ रहे हैं। अतः, इन सभी पैरामीटरों पर विचार करते हुए, वीसीटीपीएल ने अगले तीन वर्षों में औसतन लगभग 5 प्रतिशत की वृद्धि का अनुमान लगाया है।<br><br>पोत साइड तथा यार्ड साइड के बीच क्षमता के बेमेल को कम करने के लिए 15000 वर्ग मीटर अतिरिक्त भूमि ली गई है। चूंकि यह पिछले प्रशुल्क चक्र के दौरान परिकल्पित किया गया था, इस प्राधिकरण ने वीसीटीपीएल से पोत साइड तथा यार्ड साइड क्षमता में बेमेल को कम करने के लिए कहा था। अतः, वीसीटीपीएल के अनुरोध के अनुसार, वीपीटी ने 15000 वर्ग मी. अतिरिक्त भूमि आबंटित की थी।<br><br>हालांकि सम्पूर्ण 15000 वर्ग मी. कंटेनर स्टेकिंग, उपस्कर मेन्यूवेरिंग के लिए साइड स्पेस छोड़ने तथा प्रचालन क्षेत्र के लिए उपयोग नहीं किया जा सकता, कंटेनर की स्टेकिंग के लिए उपयोग किया जाने वाला स्थान लगभग 10000 वर्ग मी. होगा।<br><br>इसके बाद, यह खाली कंटेनरों की स्टेकिंग करेगा। विशाखापत्तनम में न तो पर्याप्त खाली कंटेनर डिपो सुविधाएं हैं और न ही निर्यातों के लिए बड़े लदान वाले आयात हैं। अतः, शिपिंग लाइनों को निर्यात कार्गो के भरण के लिए अन्य पत्तनों से खाली कंटेनरों को हटाना होगा।<br><br>सामान्य श्रेणी कंटेनरों से इसे दूर भंडारित करने के लिए सुरक्षा पैरामीटरों पर विचार करते हुए जोखिमपूर्ण प्रकृति के प्रहस्तन के लिए क्षेत्र अभिचिन्हित किया जाएगा। |
| (iii) | वीसीटीपीएल वर्ष 2014–15 से 2016–17 में परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड के लिए प्रस्तावित संवर्धन के मद्देनजर प्रहस्तित किए जाने के लिए संभावित अतिरिक्त यातायात दर्शाएं। पुष्टि करें कि इन वर्षों के यातायात अनुमान वीसीटीपीएल द्वारा ली गई अतिरिक्त भूमि के विकास की वजह से अतिरिक्त यातायात मात्रा को प्रभावित करेगा। | टीएएमपी दिशानिर्देशों के अनुसार परिगणित अतिरिक्त कुल भूमि स्लॉट वित्तीय वर्ष 2014–15 में 252 टीईयू और वित्तीय वर्ष 2015–16 में 108 टीईयू होगा। अगले तीन वर्षों के लिए पूर्वानुमानित तीन वर्षों की मात्रा में अतिरिक्त यातायात लिया गया है। |
| (iv) | वीसीटीपीएल ने बताया है कि अधिक पोतांतरण यातायात आकर्षित करने के लिए पोतांतरण कंटेनर हेतु प्रहस्तन प्रभार में 15.17 प्रतिशत तक कटौती प्रस्तावित की गई है। तथापि, पोतांतरण कंटेनर यातायात में पूर्वानुमानित वृद्धि समान स्तर पर पाई गई है ताकि कंटेनर यातायात में समग्र वृद्धि का अनुमान लगाया जा सके। प्रशुल्क में प्रस्तावित कटौती की वजह से पोतांतरण कंटेनर के यातायात में पूर्वानुमानित वृद्धि, यदि कोई हो, वर्ष 2014–15 से 2016–17 के प्रत्येक वर्ष के लिए मूल्यांकित तथा निर्दिष्ट की जाए। इसे यातायात अनुमानों में भी शामिल करें। | वीसीटीपीएल में 20′ पोतांतरण कंटेनर के लिए मौजूदा दर लगभग 71 अमेरिकी डॉलर है। यहां प्रचलित दर सिंगापुर तथा कोलम्बो के निकतम पत्तनों से अधिक है। वीसीटीपीएल में 16 मीटर का प्राकृतिक डुबाव है जोकि भारत के पूर्वी तट के केन्द्र में स्थानिक लाभ के साथ देश के महापत्तनों में सबसे गहरा है, भारत सरकार ने विजाग को राष्ट्रीय मेरीटाइम विकास कार्यक्रम (एनएमडीपी) के अनुसार पूर्वी तट में कंटेनर पोतांतरण पत्तन के रूप में घोषित किया है। ऊपर उल्लिखित विदेशी पत्तनों से प्रतिस्पर्धा करने के लिए और विजाग की ओर अधिक पोतांतरण यातायात आकर्षित करने के लिए, हमने मौजूदा प्रशुल्क स्तर से पोतांतरण दर को कम करके 20′ कंटेनर के लिए रु0 3720/– (अ.डा. 60/–) और 40′ कंटेनर के लिए रु0 5580/– (अ.डा. 90/–) करने का प्रस्ताव किया है। पोतांतरण कंटेनरों की एक लैग में 40 प्रतिशत कटौती के बाद लागत कम हो जाएगी। अतिरिक्त यातायात शुरू में 20000–22000 टीईयू होगा और सम्पूर्ण वार्षिकीकृत 80000–90000 टीईयू को भी पत्तन द्वारा बनाए रखा जा सकता है और मेनलाइन पोतों को आकर्षित कर सकता है।<br><br>पोतांतरण प्रशुल्क में कटौती बड़े पार्सल आकार वाले पोतों को आकर्षित करेगी, नए मेन लाइन पोतों/सेवा को आकर्षित करेगी क्योंकि स्थानीय कार्गो तेजी से नहीं बढ़ सकता है और यह पोतांतरण कार्गो है जोकि आगामी वर्षों में विजाग में बढ़ेगा। इससे स्वस्थ प्रतिस्पर्धा को बढ़ावा मिलेगा और कंटेनरों की अन्य श्रेणियों के लिए मालभाड़ा दरों में कटौती होगी। इस प्रोत्साहन से सम्पूर्ण व्यापार को स्वतः ही लाभ होगा।<br><br>पड़ोसी पत्तन प्रतिस्पर्धा को ध्यान में रखते हुए, वीसीटीपीएल अपने प्रशुल्क में कटौती करते हुए कंटेनरों की इस श्रेणी को आकर्षित करना चाहता है और इसलिए, इसने अपने अनुमान में 80000–90000 टीईयू प्रतिवर्ष की हिस्सेदारी को बनाए रखा है। |

<table>
<tr><td></td><td></td><td>इसके अलावा, विजाग में पोतांतरण हस्तांतरण से फोरेक्स आउटफलो की बचत में मदद मिलेगी जैसा कोलम्बो अथवा सिंगापुर में किया गया था।</td></tr>
<tr><td>(v)</td><td>(क). फार्म 2क वर्ष 2013–14 में तटीय यातायात नहीं दर्शाता है। तथापि, तटीय कंटेनरों से आय इसी अवधि के लिए फार्म 2ख में दर्शाई गई है। सही स्थिति दर्शाएं और लागत विवरण को उपयुक्ततः संशोधित करें।</td><td>फार्म 2क और फार्म 2ख में शामिल किए गए 2013–14 के वास्तविक आंकड़े प्रहस्तित तटीय कंटेनर दर्शाते हैं।</td></tr>
<tr><td></td><td>(ख). वीसीटीपीएल ने वर्ष 2014–15 से 2016–17 के दौरान कोई तटीय कंटेनर यातायात पूर्वानुमानित नहीं किया है। पुष्टि करें कि मौजूदा प्रशुल्क चक्र के दौरान कोई तटीय कंटेनर यातायात नहीं होगा।</td><td>वीसीटीपीएल बहुत कम तटीय पोतों का प्रहस्तन करता रहा है। प्रहस्तित पोतांतरण कंटेनरों के पास एक तटीय लैग है जिसे पोतांतरण की श्रेणी में लिया गया है। भारतीय पत्तनों के बीच अंतर्देशीय कंटेनरों के आवागमन हेतु काबोटेज कानून के सरलीकरण के अभाव में तटीय पोतों से हमने महत्वपूर्ण मात्रा का अनुमान नहीं लगाया है।</td></tr>
<tr><td>(vi)</td><td>वर्ष 2011–12 से 2014–15 के लिए 2,00,200 टीईयू, 2,17,400 टीईयू, 2,35,400 टीईयू, 2,40,000 टीईयू की दर से फार्म 2क में क्र.सं. III में दर्शाया गया न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट (एमजीटी) लाइसेंस करार में विनिर्दिष्ट लागू अवधि के लिए एमजीटी से भिन्न पाया गया है क्योंकि जिसके लिए लागू अवधि एलए में विनिर्दिष्ट की गई है, प्रशुल्क संशोधन में सुविचारित वित्तीय वर्ष से भिन्न है। उपर्युक्त के मद्देनजर, प्रत्येक वर्ष के लिए लागत विवरण में सुविचारित एमजीी की गणना भेजे और पुष्टि करें कि यह एलए में प्रासंगिक प्रावधानों के अनुसरण में है।</td><td>
<table>
<tr><th>प्रचालनात्मक वर्ष</th><th>एमजीटी (टीईयू में)</th><th>वित्तीय वर्ष</th><th>एमजीटी– वित्तीय वर्ष</th></tr>
<tr><td>26 जून'10 – 25 जून'11</td><td>186,400</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>26 जून'11 – 25 जून'12</td><td>204,800</td><td>2011-12</td><td>200,200</td></tr>
<tr><td>26 जून'12 – 25 जून'13</td><td>221,600</td><td>2012-13</td><td>217,400</td></tr>
<tr><td>26 जून'13 – 25 जून'14</td><td>240,000</td><td>2013-14</td><td>235,400</td></tr>
<tr><td>26 जून'14 – 25 जून'15</td><td>240,000</td><td>2014-15</td><td>240,000</td></tr>
<tr><td>26 जून'15 – 25 जून'16</td><td>240,000</td><td>2015-16</td><td>240,000</td></tr>
<tr><td>26 जून'16 – 25 जून'17</td><td>240,000</td><td>2016-17</td><td>240,000</td></tr>
</table>
वित्तीय वर्ष–एमजीटी मात्रा पिछले प्रचालन वर्ष के 3 महीने तथा अनुवर्ती प्रचालन वर्ष के 9 महीनों के आधार पर परिगणित किया गया है। इसलिए, फार्म 2क में सुविचारित वित्तीय वर्ष एमजीटी एलए के अनुपालन में है।</td></tr>
<tr><td>(3)</td><td>क्षमता</td><td></td></tr>
<tr><td>(i)</td><td>सटीक अवधि (माह/वर्ष) दर्शाएं जब 6000 वर्ग मीटर के मौजूदा क्षेत्र और 10000 वर्ग मी. के अतिरिक्त क्षेत्र का विकास पूरा होने की संभावना है और भंडारण सुविधा प्राप्त करने के लिए उपयोक्ताओं को उपलब्ध करवाया जाएगा।</td><td>आरएस तथा अन्य उपस्करों के लिए वर्कशाप तथा समर्पित पार्किंग क्षेत्र के लिए विकसित किया गया 6000 वर्ग मी. क्षेत्र विकासाधीन है और 2015–16 में उपयोग किया जाएगा।<br><br>कंटेनर स्टेकिंग के लिए 7000 वर्ग मी. क्षेत्र अक्तूबर 2015 से उपयोग के लिए रखा गया है। दूसरा 8000 वर्ग मी. 2015–16 के दौरान विकसित किया जाएगा।</td></tr>
<tr><td>(ii)</td><td>वित्तीय वर्ष 2013–14 में यार्ड क्षमता गणना में 2160 टीईयू के भूमि स्लॉटों पर पहुंचने का आधार बताएं। कुल भूमि क्षेत्र और प्रति कंटेनर भूमि स्लॉट भी दर्शाएं।</td><td>भंडारण के लिए कुल क्षेत्र 6 हैक्टेयर है। प्रति हैक्टेयर सुविचारित कुल भूमि स्लॉट (टीजीएस) 360 है।</td></tr>
<tr><td>(iii)</td><td>अतिरिक्त भूमि क्षेत्र के अनुसार और परिकलन में सुविचारित प्रति कंटेनर भूमि स्लॉट वित्तीय वर्ष 2013–14 में भूमि स्लॉट 2160 से बढ़ाकर वित्तीय वर्ष 2014–15 में 2520 किए जाने की गणनाएं भेजें।</td><td>टीएएमपी दिशानिर्देशों के अनुसार, निम्न के लिए परिगणित टीजीएसः<br><br>(क). वित्तीय वर्ष 2013–14 है 2160 अर्थात् 360 टीईयू प्रति हैक्टेयर x 6 हैक्टेयर</td></tr>
</table>

| | | |
|---|---|---|
| | | (ख). वित्तीय वर्ष 2014–15, विकसित अतिरिक्त क्षेत्र पर विचार करते हुए, टीजीएस 2412 है अर्थात् 360 टीईयू प्रति हैक्टेयर x 6.7 हैक्टेयर<br><br>(ग). वित्तीय वर्ष 2015–16, शेष उपलब्ध क्षेत्र के विकास के बाद, टीजीएस 2520 है अर्थात् 360 टीईयू प्रति हैक्टेयर x 7 हैक्टेयर |
| (iv) | अनुबंध 3 में मूल्यांकित सर्वोत्तम क्षमता के सापेक्ष वर्ष 2011–12 में 2,48,500 टीईयू, वर्ष 2012–13 तथा 2013–14 के प्रत्येक वर्ष में 354,000 टीईयू और वर्ष 2014–15 से 2016–17 के प्रत्येक वर्ष में 4,13,000 टीईयू पर फार्म 2ख क्र.सं. IV में निर्दिष्ट मूल्यांकित क्षमता में मामूली बेमेल है। वीसीटीपीएल द्वारा मूल्यांकित सही क्षमता दर्शाते हुए लागत विवरण अद्यतन करें। | वर्ष 2011–12 के लिए परिणित क्षमता 2,48,500 टीईयू है जोकि घाट क्षमता (2,48,500 टीईयू) और यार्ड क्षमता (3,54,000 टीईयू) का न्यूनतम है। वर्ष 2014–15 तथा 2015–16 के लिए सर्वोत्तम क्षमता, टीएएमपी दिशानिर्देशों के अनुसार, संशोधित कर क्रमशः 3,95,500 टीईयू तथा 4,13,000 टीईयू की गई है।<br><br>वीसीटीपीएल ने यार्ड–वार उपलब्ध अपने वास्तविक टीएसजी के आधार पर क्षमता भी भेजी है। टीएएमपी दिशानिर्देशों के अनुसार, क्षमता 3,95,500 टीईयू के सापेक्ष 3,52,197 टीईयू परिगणित होती है। |
| (4) | आय अनुमानन | |
| (i) | पहले बताए गए कारणों से, वर्ष 2013–14 के लिए सभी आय अनुमान वास्तविक आंकड़ों से अद्यतन किए जाने चाहिएं। परिणामस्वरूप, वर्ष 2014–15 तथा 2016–17 के लिए अनुमानों को भी वीसीटीपीएल द्वारा संशोधित किया जाए, यदि आवश्यक हो। | वित्तीय वर्ष 2013–14 के वास्तविक आंकड़े अद्यतन किए गए हैं और तदनुसार आय आंकड़े अनुवर्ती वर्षों के लिए अनुमानित किए गए हैं। |
| (ii) | आय अनुमान की समीक्षा करें और यातायात अनुमानन की समीक्षा करने के लिए हमारी टिप्पणी के मद्देनजर संशोधित करें। | वर्ष 2014–15 से 2016–17 के लिए आय अनुमानन 2013–14 के वास्तविकताओं के आधार पर संशोधित किया गया है। |
| (iii) | फार्म 2ख में निर्दिष्ट 'अन्य' के अधीन आय की प्रकृति स्पष्ट करें और सूचीबद्ध करें। वर्ष 2012–13 के वास्तविक तथा वर्ष 2013–14 के अनुमानों/वास्तविकताओं पर वर्ष 2014–15 के दौरान अन्य आय में अचानक कमी का अनुमान लगाने के कारण स्पष्ट करें। ऐसे अनुमानन के लिए आधार के साथ इस श्रेणी के अधीन प्रत्येक मद से आय के मामले मे विस्तृत गणना भेजे। | "अन्य" के अधीन आय में सभी प्रशीतन प्रभार, भंडारण प्रभार, हैच कवर प्रभार और अन्य वैकल्पिक सेवाएं आय शामिल हैं। इस शीर्ष के अधीन आय का विस्तृत ब्रेकअप संलग्न किया गया है। अन्य आय में अचानक कमी एनसीवी से आय की वजह से है। यह आय 2013–14 के दौरान मौजूदा रूझान के आधार पर भविष्य वर्षों के लिए अनुमानित की गई है। गणना के आधार पर विस्तृत गणनाएं प्रस्तुत किए गए "संशोधित लागत विवरण" के "राजस्व पूर्वानुमान पत्रक" में उपलब्ध हैं। |
| (iv) | (क) पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान, "अन्य आय" के अधीन गैर–कंटेनर पोतों (एनसीवी) से आय वीसीटीपीएल द्वारा रु0 30 लाख प्रतिवर्ष अनुमानित की गई थी। एनसीवी से अनुमानित आय पर विश्वास किया गया था और इस शर्त के अधीन पिछले प्रशुल्क आदेश में प्रशुल्क निर्धारण में प्राधिकरण द्वारा स्वीकार किया गया था कि अनुमानित एनसीवी आय के सापेक्ष वास्तविक में कोई सकारात्मक भिन्नता पाई जाती है तो ऐसे प्रोद्भूत को अगली प्रशुल्क समीक्षा में पूर्णतः समायोजित किया जाएगा। पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविचारित रु0 30 लाख प्रतिवर्ष के अनुमान के विपरीत, एक्सल शीटल "पी एंड एल डाटा" दर्शाती है कि एनसीवी से अर्जित वास्तविक आय वर्ष 2011–12 तथा 2012–13 के लिए क्रमशः रु0 240 लाख, रु0 39.83 लाख है और रु0 5.69 लाख वर्ष 2013–14 के लिए अनुमानित किया गया है। उक्त अवधि के दौरान वीसीटीपीएल द्वारा अर्जित एनसीवी से आय का जोड़ तदनुरूपी अवधि के लिए पिछले प्रशुल्क चक्र में अनुमानित रु0 90 लाख के जोड़ के विपरीत रु0 285.52 लाख होता है। चूंकि सकारात्मक भिन्नता है, इसलिए वीसीटीपीएल कृपया नोट करे कि इस खाते पर प्रोद्भूत अतिरिक्त लाभ पिछले प्रशुल्क आदेश में निए गए निर्णयानुसार पूर्णतः समायोजित किया जाएगा। | एनसीवी आय का सटीक अनुमान नहीं लगाया जा सकता क्योंकि ये नियमित प्रकृति की नहीं हैं। वीपीटी की जरूरत के अनुसार बर्थ उपलब्ध करवाया जाता है और ट्रेड बर्थ के लिए जरूरत महसूस करता है बशर्ते वीसीटीपीएल बर्थ उस समय उपलब्ध हों। हमारे लागत विवरण में कुल आय आरओसीई प्रयोजन के लिए ली गई है। आय स्ट्रीम में पृथक मद के रूप में इसे माने बिना स्वीकृति प्रदान की जा सकती है। कोई पूर्व अधिशेष, यदि होता है, इस जरूरत को अन्य आय स्ट्रीम (टीएएमपी दिशानिर्देश 2005 के अनुसार) के अनुसार 50 प्रतिशत की सीमा तक समायोजित किए जाने की जरूरत है ना कि 100 प्रतिशत जैसाकि पिछले प्रशुल्क आदेश में किया गया था। एनसीवी आय में कमी आने का कारण भी वीपीटी में भीड़ का कम होना है और इसलिए एनसीवी कम आते हैं। |
| | (ख) वर्ष 2011–12 में प्रतिवेदित वास्तविक आय मे वर्ष 2012–13 तथा 2013–14 के दौरान एनसीवी से आय मे अचानक कटौती के कारण स्पष्ट करें। | उपर्युक्त बिन्दु सं. (क) में यथा स्पष्ट किए गए कारण। |
| | (ग) जैसाकि पहले बताया गया है, वर्ष 2013–14 के दौरान इस प्रशुल्क मद से अर्जित आय लागत विवरण में वास्तविकताओं से अद्यतन की जानी चाहिए। | 2013–14 के लिए एनसीवी आय को संशोधित लागत विवरण में अद्यतन किया गया है। |
| | (घ) वीसीटीपीएल द्वारा अर्जित पूर्व वास्तविक आय की तुलना में वर्ष 2014–15 से 2016–17 के प्रत्येक वर्ष के लिए रु0 5 लाख की दर से एनसीवी से आय के कम किए गए स्तर का अनुमान लगाने हेतु आधार का औचित्य बताएं | जैसाकि ऊपर स्पष्ट किया गया है, एनसीवी आय वीसीटीपीएल के लए नियमित आय स्रोत नहीं है। यह बर्थ वीपीटी को जैसे और जब जरूरत के अनुसार उपलब्ध करवाया जाता है और वीपीटी के आंतरिक हारबर में डुबाव की सीमाओं अथवा पत्तन में बर्थ की अनुपलब्धता के कारण उतराई प्रयोजन के लिए छोटी अवधि के लिए एनसीवी बर्थ करने के लिए ट्रेड इसकी जरूरत महसूस करता है। एलए के अनुसार, वीसीटीपीएल को उसकी जरूरत की स्थिति में वीपीटी को बर्थ विस्तारित करना होगा।<br>वीपीटी गहरे डुबाव के लिए आंतरिक हारबर का निकर्षण करता रहा है जो हमें लगता है कि वीसीटीपीएल में एनसीवी के आने को रोकेगा। |

| | | |
|---|---|---|
| | | तदनुसार, हमें उम्मीद है कि इस शीर्ष के अधीन आय मामूली रहेगी। इसलिए, हमने आगामी वर्षों में रु0 5,00,000 प्रतिवर्ष की मामूली राशि का अनुमान लगाया है। |
| (v) | पुष्टि करें कि वर्ष 2014–15 से 2016–17 के लिए अनुमानित आय वीसीटीपीएल के मौजूदा दरमान में निर्धारित दरों पर आधारित है। पुष्टि करें कि आय अनुमानों में बीओटी प्रचालकों को लचीलापन उपलब्ध करवाने की वजह से वर्ष 2011–12 से 2013–14 में वीसीटीपीएल द्वारा स्वीकृत प्रशुल्क कटौती/रियायत, यदि कोई हो, को नहीं लिया गया है। | वीसीटीपीएल पुष्टि करता है कि वर्ष 2014–15 से 2016–17 के लिए आय अनुमान दरमान के अनुसार निर्धारित दर पर आधारित हैं। संशोधित लागत विवरण में 'राजस्व पूर्वानुमानन पत्रक' इस संबंध में अवलोकित किया जा सकता है। |
| (5) | प्रचालन लागतः | |
| (i) | 2005 प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.5.1 के अनुसार, व्यय पूर्वानुमान भारत सरकार द्वारा सभी घटकों के लिए थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) के मौजूदा संचलन के संबंध में कीमत उतार–चढ़ाव के लिए समायोजित यातायात के अनुसार होना चाहिए। प्राधिकरण द्वारा निर्णीत वर्ष 2014–15 में निर्णीत किए जाने वाले प्रशुल्क मामलों के लिए सभी घटकों के लिए डब्ल्यूपीआई 6 प्रतिशत है जिसे हमारे पत्र सं.टीएएमपी/27/2005–विविध दिनांक 23 जुलाई 2014 द्वारा वीसीटीपीएल सहित सभी महापत्तन न्यासों तथा बीओटी प्रचालकों को संप्रेषित किया गया था। इसलिए, लागत अनुमानन में वीसीटीपीएल द्वारा सुविचारित वार्षिक वृद्धि तदनुसार संशोधित की जानी चाहिए। | व्यय पूर्वानुमानों के लिए 6 प्रतिशत डब्ल्यूपीआई पर विचार करते हुए लागत विवरण संशोधित किया गया है। |
| (ii) | प्रचालन प्रत्यक्ष लेबर तथा अनुरक्षण लेबरः<br><br>वर्ष 2014–15 से 2016–17 के दौरान 10 प्रतिशत वार्षिक की दर से औसत लागत प्रति प्रत्यक्ष लेबर तथा अनुरक्षण में अनुमानित वृद्धि का औचित्य बताएं जोकि 6 प्रतिशत के वार्षिक स्वीकार्य वृद्धि कारक की अपेक्षा अधिक पाया गया है। | वास्तविक वेतन लागत प्रशुल्क चक्र के पिछले तीन वर्षों के दौरान बढ़ गई है और 15 से 20 प्रतिशत वार्षिक के बीच है। उद्योग मानकों के अनुसार वेतनवृद्धियों की वजह से वेतनों में 10 प्रतिशत से 15 प्रतिशत की वृद्धि होगी। चूंकि विजाग के करीब निकट भविष्य में कई पत्तन परियोजनाएं आ रही हैं, इसलिए वीसीटीपीएल ने उच्च उत्पादकता तथा सुरक्षा मानक अर्जित करने के लिए अपने प्रशिक्षित कार्यबल को बनाए रखा है। इसलिए 10 प्रतिशत की उपयुक्त प्रस्तावित वार्षिक वृद्धि तर्कसंगत है। लागत को 6 प्रतिशत डब्ल्यूपीआई रखते हुए, हम प्रशिक्षित कार्यबल को बनाए रखने में समर्थ नहीं होंगे जिससे टर्मिनल की समग्र उत्पादकता पर असर पड़ेगा। |
| (iii) | उपस्कर लागतः | |
| | (क) बिजली लागतः | |
| | (i) वर्ष 2014–15 से 2016–17 के लिए 17.21 इकाईयां प्रति टीईयू की दर से अनुमानित बिजली के उपभोग का औचित्य बताएं जो 2008 दिशानिर्देशों (हालांकि ये दिशानिर्देश वीसीटीपीएल पर लागू नही हैं) में 8 इकाईयां प्रति टीईयू के बिजली उपभोग प्रतिमानक की तुलना में बहुत अधिक पाया गया है। यहां पर बताना प्रासंगिक है कि महापत्तन न्यासों में प्रचालन कर रहे अन्य कंटेनर टर्मिनलों में, बिजली उपभोग 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित उपभोग प्रतिमानक के भीतर पाया गया है। | 8 इकाईयां प्रति टीईयू का बिजली उपभोग प्रतिमानक क्यूसी बिजली उपभोग से संबंधित है। वीसीटीपीएल में क्यूसी बिजली उपभोग प्रति टीईयू 6 इकाईयां है।<br><br>संशोधित अनुमानित बिजली उपभोग प्रति टीईयू लगभग 18 इकाईयां प्रति टीईयू है जिसमें से 6 इकाईयां प्रति टीईयू क्यूसी के लिए है, 8 इकाईयां प्रति टीईयू रीफरों के लिए है और 4 इकाईयां प्रति टीईयू हाइ मस्ट तथा सामान्य क्षेत्र लाइटिंग के लिए है।<br><br>अतः, वीसीटीपीएल में बिजली उपभोग प्रशुल्क दिशानिर्देशों के भीतर है। |
| | (ii) वर्ष 2013–14 में अनुमानित बिजली की इकाई लागत में 25 प्रतिशत वृद्धि का औचित्य बताएं। वर्ष 2014–15 से 2016–17 के लिए बिजली की इकाई लागत में अनुमानित 22 प्रतिशत से 23 प्रतिशत वार्षिक की और वृद्धि किए जाने का औचित्य बताएं। वर्ष 2014–15 के लिए सुविचारित रु0 10.20 की दर से बिजली की इकाई दर का औचित्य देने के लिए पिछले तीन महीनों के बिजली बिल की प्रति भेजें। | 2013–14 के लिए वास्तविक बिजली उपभोग संशोधित लागत विवरण में अद्यतन किए गए हैं। परिवर्तनीय बिजली लागत प्रति इकाई 2012–13 (रु0 6.71 प्रति इकाई) पर 2013–14 (रु0 8.51 प्रति इकाई) में 27 प्रतिशत तक वृद्धि करती है। परिवर्तनीय लागत में 2014–15 के लिए अनुमान लगाने के समय 2012–13 पर 2013–14 में (रु0 6.06 से रु0 7.57) 25 प्रतिशत तक वृद्धि की गई है। पिछले 3 महीनों के बिजली बिल भेजे गए हैं। पिछले 7 महीनों के दौरान प्रोद्भूत बिजली लागत भेजी गई है। परिवर्तनीय लागत प्रति इकाई गर्मी के दौरान बढ़ जाएगी। मार्च 2014 का बिजली बिल भेजा गया है। इसलिए, बिजली लागत प्रति इकाई में 15 प्रतिशत की समग्र वृद्धि का अनुमान लगाया गया है। इसके अलावा, वर्ष 2014–15 के लिए एपीईपीडीसीएल प्रशुल्क संशोधन 2014–15 के लिए देय है। डिस्कॉम द्वारा एपीईआरसी के लिए प्रस्ताव है कि आगामी वर्षों में और 24 प्रतिशत तक वृद्धि की जाए। उपर्युक्त पर विचार करते हुए, बिजली लागत में 15 प्रतिशत तक वाईओवाई प्रति इकाई वृद्धि की गई है। |
| | (ख) ईंधन लागतः | |
| | (i) वर्ष 2012–13 में ईंधन लागत रु0 47.79 प्रति लिटर से वर्ष 2013–14 में रु0 67.06 प्रति लिटर 40 प्रतिशत वृद्धि का अनुमान लगाने के कारण का औचित्य बताएं और उक्त अवधि के लिए ईंधन बिलों की प्रतियों के साथ प्रमाणित करें। | 2013–14 के लिए वास्तविकताओं को शामिल करने के बाद, लागत प्रति लिटर रु0 63.25 परिगणित होती है जोकि 2012–13 (रु0 47.79) की अपेक्षा 32 प्रतिशत अधिक है। ईंधन बिल की प्रति ईंधन लागत विवरण के साथ भेजी गई है। |
| | (ii) वर्ष 2014–15 से 2016–17 के लिए ईंधन लागत में 20 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि का औचित्य बताएं। अद्यतन तीन महीनों के बिल की प्रतियां भी भेजें। | अद्यतन 3 महीनों के बिल भेजे गए हैं। तथापि, पिछले वर्षों के वास्तविक आंकड़ों और डीजल को डि–रेग्यूलेट करने की मौजूदा सरकार नीति के आधार पर, ईंधन लागत वित्तीय वर्ष 2014–15 से 2016–17 तक 10 प्रतिशत वाईओवाई वृद्धि करते हुए अनुमानित की गई है। |

| | | |
|---|---|---|
| | (ग) मरम्मतें और अनुरक्षण लागतः | |
| | (i) वर्ष 2012–13 तथा 2013–14 के लिए वास्तविक/अनुमानित लागत की तुलना मे वर्ष 2014–15 में मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत के अनुमानों में लगभग 81 प्रतिशत की अचानक वृद्धि का औचित्य बताएं। पिछले वर्ष के अनुमानों पर वर्ष 2015–16 के दौरान मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत के पूर्वानुमानों में सुविचारित 23 प्रतिशत वृद्धि का औचित्य बताएं। | आर एंड एम व्ययों में तेल तथा ल्यूबरिकेंटस, भंडार तथा पुर्जे, उपभोज्य पदार्थ, बट्टा खाता वर्कशाप औजार तथा टायर एवं ट्यूब शामिल हैं। ये व्यय नियमित प्रकृति के हैं और 6 प्रतिशत डब्ल्यूपीआई वाईओवाई पर महंगे किए गए हैं।<br><br>इसके अलावा, पिछले टीएएमपी आदेश (टीएएमपी/10/2011–वीसीटीपीएल) के अनुसार रु0 1.13 करोड़ की 2010–11 में प्रोद्भूत एकमुश्त व्यय 2013–14 तक 4 वर्षों की अवधि में प्रभाजित किया गया था। अतः, 2011–12 से 2013–14 के दौरान रु0 28.25 लाख प्रतिवर्ष व्यय के रूप में दावाकृत किया गया है।<br><br>2014–15 से 2016–17 में निवेश किए जाने के लिए प्रस्तावित नई परिसंपत्तियों के लिए, अभियांत्रिक का 2 प्रतिशत और सिविल परिसंपत्तियों का 1 प्रतिशत आर एंड एम व्ययों के रूप में परिकल्पित किया गया है।<br><br>वीसीटीपीएल को 2014–15 के दौरान पुराने आरटीजीसी (2 सं.) के लिए प्रमुख मरम्मतें करनी होंगी। आरटीजी 1 तथा आरटीजी 2 दोनों बहुत पुराने तथा ओबसोलेट क्रेनें हैं और पुर्जों की अनुपलब्धता की वजह से इंजनों को सहयोग नहीं किया जा सकेगा। इसलिए, हमने इंजन/अल्टरनेटर पावर पैक दोनों रिफरबिश करने तथा नियंत्रणों एवं पीएलसी के ड्राइव का निर्णय लिया है। इसलिए, वित्तीय वर्ष 2014–15 के लिए रु0 160 लाख का अनुमान लगाया गया है। कोटेशन भेजी गई हैं। बदलने के समय यह बेहतर कबाड़ मूल्य भी देगा। जेट्टी ढांचागत इंटेग्रिटी टेस्ट के अधीन,वर्ष 2014–15 के दौरान मरम्मतें की जानी हैं। खरीद आदेश की प्रति भेजी गई है।<br><br>विस्तृत गणनाएं संलग्न की गई हैं। |
| | (ii). वर्ष 2013–14 के लिए वीसीटीपीएल द्वारा प्रोद्भूत वास्तविक मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत के साथ लागत विवरण अद्यतन करें। वर्ष 2014–15 से 2016–17 के लिए अनुमानित मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत भी वर्ष 2013–14 में प्रोद्भूत वास्तविक मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत के संदर्भ में संशोधित करें। | 2013–14 के लिए वास्तविक आर एंड एम व्यय लागत और वर्ष 2014–15 से 2016–17 के लिए अनुमानन भी संशोधित लागत विवरण में संशोधित किया गया है। |
| | (iii). सभी विचाराधीन वर्षों के लिए उपस्करों तथा बिजली संस्थापनों की अनुमानित मरम्मत और अनुरक्षण लागत की विस्तृत गणना भेजें। | विस्तृत गणनाएं संलग्न की गई हैं। |
| | (iv). एक्सल पत्रक "पी एंड एल डाटा" वर्ष 2014–15 में आरएमक्यूसी (2) और रीच स्टेकर की मरम्मत और अनुरक्षण लागत में अधिक वृद्धि दर्शाता है। इन उपस्करों के लिए इस अनुमानित लागत मद में अधिक वृद्धि का औचित्य बताएं। | आरएमक्यूसी तथा रीच स्टेकरों के लिए अनुमानित लागत वास्तविक + 6 प्रतिशत डब्ल्यूपीआई के अनुसार हैं। इसे पहले प्रस्तुत किए गए प्रस्ताव से संशोधित किया गया है। |
| | (v). पुष्टि करें और दर्शाएं कि पूर्व अवधि 2011–12 से 2013–14 के दौरान प्रोद्भूत एकमुश्त प्रमुख मरम्मत और अनुरक्षण लागत, यदि कोई हो, पूर्व अवधि के लिए एवं वर्ष 2014–15 से 2016–17 तक इस लागत मद का अनुमान लगाते हुए सुविचारित नहीं किए गए हैं। | पिछले वर्षों में प्रोद्भूत लागत नियमित प्रकृति की है। 2014–15 से आगे के लिए अनुमानित एकमुश्त व्यय के ब्योरे भेजे गए हैं। |
| (iv). | उपस्कर किराया प्रभारः<br><br>उपस्कर किराया प्रभारों में उपस्कर किराया प्रभारों के लिए वीसीटीपीएल द्वारा आउटसोर्स किए गए कंटेनर संचलन प्रभारों का अनुमानन शामिल है। इस संबंध में, निम्नलिखित बिन्दु स्पष्ट करें: | |
| | (क). वीसीटीपीएल ने बताया है कि आंतरिक परिवहन से संबंधित सेवाएं 20′ तथा 40′ कंटेनर के लिए क्रमशः रु0 310 और रु0 340 और 20′ और 40′ पोतांतरण कंटेनर के लिए क्रमशः रु0 233 तथा रु0 285 की दर से आउटसोर्स की गई हैं। वर्ष 2015–16 के लिए, इकाई दर में 15 प्रतिशत की दर से वार्षिक वृद्धि का अनुमान लगाया गया है। इस लागत मद का अनुमान लगाने के लिए इकाई दर का औचित्य बताने के लिए आउटसोर्सिंग करार की प्रति भेजें। करार की वैधता अवधि दर्शाएं। यह भी पुष्टि करें कि क्या प्रासंगिक सेवा प्रदाता प्रतिस्पर्धी बोली प्रक्रिया का अनुसरण करते हुए नियुक्त किए गए थे और ऐसे संव्यवहार के लिए आमर्स लैंथ रिलेशनशिप बनाए रखा गया है जिसे जरूरी दस्तावेजों द्वारा समर्थित किया जाना चाहिए। | मौजूदा करार 30 नवम्बर 2014 तक वैध है और लागत 20′ तथा 40′ कंटेनर के लिए क्रमशः रु0 310 तथा रु0 340 है तथा 20′ तथा 40′ पोतांतरण कंटेनर के लिए क्रमशः रु0 233 तथा रु0 285 है।<br><br>लागत में वर्ष 2015–16 से 2016–17 तक 6 प्रतिशत तक वाईओवाई वृद्धि की गई है।<br><br>वीसीटीपीएल भावी वेंडरों से प्रतिस्पर्धी बोली आमंत्रित करता है और तकनीकी एवं वित्तीय पैरामीटरों पर विचार करते हुए करार किया जाता है।<br><br>कंटेनरों के आंतरिक परिवहन से संबंधित करार की प्रति संदर्भ के लिए भेजी गई है।<br><br>तत्पश्चात्, वीसीटीपीएल ने अपने ईमेल दिनांक 27 जनवरीख् 2015 द्वारा बताया है कि श्रीनिवास ट्रांसपोर्ट के साथ पुराना करार 30 नवम्बर, 2014 तक वैध था और जूनख् 2014 माह |

| | | |
|---|---|---|
| | | में नए करार के लिए बातचीत शुरू की गई थी। बढ़ती मात्राओं की वजह से संविदाकार के साथ कीमतों पर दोबारा मोलभाव किया गया है। इस रूझान को लीवरेज करने के लिए तथा प्रचालन लागतें कम करने के लिए, कीमतें अब प्रति कंटेनर (अर्थात् 20' तथा 40' के लिए पृथक दरें) आधार पर पूर्ववर्ती अदायगी की बजाय रु0 220 प्रति टीईयू पर निर्धारित की गई है। हालांकि नए करार को अंतिम रूप दे दिया गया था और 17 नवम्बर, 2014 को हस्ताक्षर किए गए थे, परन्तु यह 1 जुलाई, 2014 से प्रभावी है (अर्थात् मोलभाव होने की शुरूआती तारीख से नया प्रचालनात्मक वर्ष शुरू होने के साथ)। इसे वीसीटीपीएल ईमेल दिनांक 27 जनवरी, 2015 में संलग्न किया गया है। |
| | (ख). एक्सल पत्रक ''पी एंड एल'' डाटा में उपस्कर का किराया प्रभार वर्ष 2012–13 में रु0 95.12 लाख से वर्ष 2014–15 में रु0 347.00 लाख पर प्रतिवेदित वास्तविक व्यय से अत्यधिक वृद्धि दर्शाता है जिसमें अनुवर्ती दो वर्षों 2015–16 तथा 2016–17 के लिए 7 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि की गई है। 2012–13 के वास्तविक आंकड़ों के सापेक्ष वर्ष 2014–15 में उपस्कर के लिए किराया प्रभारों में अत्यधिक वृद्धि के कारणों का औचित्य बताएं और अनुमानों के औचित्य के लिए वैध किराया करार की प्रति भेजें। | किराया प्रभार ''संशोधित लागत विवरण'' में संशोधित किए गए हैं। लागत संशोधित कर 2014715 में रु0 150.80 लाख, 2015–16 में रु0 203.61 लाख और 2016–17 में रु0 203.95 लाख किया गया है।<br><br>किराया लागत में यार्ड मरम्मत और अन्य हाउस कीपिंग प्रयोजन के लिए सामान्य उपस्कर किराया शामिल है जोकि 6 प्रतिशत डब्ल्यूपीआई वाईओवाई की वृद्धि करते हुए रु0 5 लाख प्रतिवर्ष पर पूर्वानुमानित किया गया है।<br><br>अन्य किराया लागत में करार के अनुसार अक्तूबर 2014 तक रु0 3 लाख प्रति उपस्कर प्रति माह की दर से किराये पर 3 रीच स्टेकर शामिल हैं। किराया प्रभार संशोधित कर नवम्बर 2014 से रु0 5.5 लाख प्रति उपस्कर प्रतिमाह किए जा रहे हैं। प्रासंगिक दस्तावेज उपयुक्त समय पर उपलब्ध करवाए जाएंगे। |
| | (ग). (i). प्रस्ताव के पृष्ठ 58 में वीसीटीपीएल ने बताया है कि वह पोतों की अनुपूरक तीव्र वापसी के लिए वर्ष 2014–15 से 3 रीच स्टेकर किराये पर लेने का प्रस्ताव किया है। 3 रीच स्टेकर किराये पर लेने का प्रस्ताव किए जाने के आधार का औचित्य बताएं और विस्तृत गणना के साथ स्थापित करें कि 3 रीच स्टेकर वर्ष 2014–15 से 2016–17 तक उपयोग किए जाएंगे। वीसीटीपीएल द्वारा सुविचारित अनुमान तथा वार्षिक वृद्धि प्रमाणित करने के लिए 3 रीच स्टेकर किराये पर लेने के लिए वीसीटीपीएल द्वारा किए गए प्रासंगिक किराया करार की प्रति भी भेजें। करार की वैधता भी दर्शाएं।<br><br>(ii). स्पष्ट करें कि क्या 3 अतिरिक्त रीच स्टेकर किराये पर लेना वीसीटीपीएल द्वारा वीपीटी के साथ किए गए लाइसेंस करार के प्रासंगिक खंड के अधीन अनुमति–योग्य है। | (i). वीसीटीपीएल के पास यार्ड साइड प्रचालनों के निष्पादन के लिए निम्नलिखित उपस्कर थे –<br>1. आरटीजीसी – 6 सं.<br>2. रीच स्टेकर – 2 सं. x 45 मी.ट. लदे हुए कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए।<br>3. रीच स्टेकर – 2 सं. x 10 मी.ट. खाली कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए।<br><br>सामान्य प्रतिमानक के रूप में, प्रत्येक घाट क्रेन के लिए तैनात किए गए 2 यार्ड उपस्कर जलयान साइड प्रचालन के लिए तैनात किए जाने की जरूरत है। तदनुसार, प्रचालनाधीन 4 घाट क्रेनों, 8 यार्ड उपस्करों की आवश्यकता है। रेल तथा सड़क मार्ग द्वारा कंटेनरों की प्राप्ति तथा डिलीवरी के अलावा, और 4 यार्ड उपस्कर की आवश्यकता होगी। यह खाली कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए अपेक्षित रीच स्टेकरों से इतर है।<br><br>उपर्युक्त पर विचार करते हुए, टर्मिनल में सुगम तथा कुशल प्रचालनों के लिए 12 यार्ड उपस्कर तैनात किए जाने अपेक्षित हैं। वीसीटीपीएल के पास केवल 8 यार्ड उपस्कर थे और मौजूदा यार्ड उपस्कर बढ़ाने के लिए अतिरिक्त पुराने रीच स्टेकरों की जरूरत थी। इसके अलावा, मौजूदा दो रीच स्टेकर भी बहुत पुराने (10 वर्ष) हैं और कॉम्पलिमेंट किए जाने की जरूरत है।<br><br>इसके अलावा, वीसीटीपीएल खाली कंटेनरों की स्टेकिंग, जोखिमपूर्ण तथा ओओजी कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए अतिरिक्त यार्ड विकसित किया है। यार्ड में वर्तमान में कोई आरटीजीसी नहीं है और इसलिए ये अतिरिक्त उपस्कर किराये पर लिए गए हैं।<br><br>किराया करार की प्रति भेजी गई है।<br><br>(ii). वीपीटी के साथ किए गए एलए के अनुसार, तैनात किए जाने वाले रीच स्टेकर आवश्यकता के अनुसार सुझाए गए हैं। एलए के अनुसार थ्रुपुट स्तर प्रचालन के 11वें वर्ष तक 2,40,000 टीईयू है। वीसीटीपीएल एलए अपेक्षा से कहीं अधिक प्रहस्तन करता रहा है। इसलिए, जैसाकि ऊपर स्पष्ट किया गया है, इसके मौजूदा बुनियादी ढांचे को बढ़ाने के लिए तथा पोत की तेजी से वापसी, ट्रक तथा रेल आवागमनों के लिए वीसीटीपीएल ने 3 रीच स्टेकर किराये पर लिए हैं। |
| | (घ). पुष्टि करें कि क्या विभिन्न उपस्कर किराये पर लेने के लिए विनियुक्त प्रासंगिक सेवा प्रदाता प्रतिस्पर्धा बोली प्रक्रिया का अनुसरण कर रहे हैं और प्रत्येक लेनदेनके लिए आर्म्स लैंथ रिलेशनशिप का अनुसरण करने के बाद किया गया है जिसे जरूरी दस्तावेजों के साथ समर्थित किया जाएगा। | रीच स्टेकरों की किराया लागत बाजार में प्रचलित प्रतिस्पर्धी कीमत के अनुसार है। बाजार उद्धरण की प्रति भेजी गई है। |

| | | |
|---|---|---|
| (v). | पट्टा किराया: | |
| | (क). वीसीटीपीएल के वार्षिक लेखे वर्ष 2011–12 तथा 2012–13 में क्रमशः रु0 103.50 लाख और रु0 100.38 लाख के पट्टा किराया भुगतान सहित किराये के बारे में रिपोर्ट करता है। यह लागत विवरण में सुविचारित वर्ष 2011–11 तथा 2012–13 में रु0 84.96 लाख और रु0 92.73 लाख के पट्टा किराये से मेल नहीं खाता है। अन्तर का समाधान करें। | वार्षिक रिपोर्ट में निर्दिष्ट किराया राशि में पत्तन को पट्टा किराया, अंतरण हाउस किराये और पोर्टा कैबिन किराया शामिल हैं। वर्षवार विस्तृत ब्रेकअप हैं:–<br><table><tr><th>विवरण</th><th>2011-12</th><th>2012-13</th><th>2013-14</th></tr><tr><td>भूमि पट्टा – वीपीटी</td><td>84.96</td><td>92.73</td><td>88.07</td></tr><tr><td>किराया – अंतरण हाउस</td><td>6.54</td><td>7.66</td><td>12.98</td></tr><tr><td>किराया – पोर्टा कैबिन्स</td><td>12.00</td><td>-</td><td>-</td></tr><tr><td>कुल</td><td>103.50</td><td>100.38</td><td>101.05</td></tr></table> |
| | (ख). जैसाकि पहले बताया गया है, वर्ष 2013–14 के लिए अनुमानित पट्टा किराया उक्त वर्ष में वीपीटी को भुगतान किए गए वास्तविक पट्टा किराये को अद्यतन किया जाना चाहिए। | 2013–14 के दौरान भुगतान किया गया वास्तविक पट्टा किराया संशोधित लागत विवरण में अद्यतन किया गया है। |
| | (ग). वर्ष 2014–15 से 2016–17 के लिए पट्टा किराया इन वर्षों के प्रत्येक वर्ष के लिए रु0 85.90 लाख अनुमानित किया गया है। वर्ष 2012–13 में वीपीटी को भुगतान किया बताया गया रु0 92.73 लाख का वास्तविक पट्टा किराया की तुलना में इन वर्षों में अनुमानित पट्टा किराये में कटौती के कारण स्पष्ट करें। | वर्ष 2012–13 के दौरान, वीपीटी को भुगतान किए गए पट्टा किराये में गेट–पूर्व सुविधाओं (16878 वर्ग मी.), ओएनजीसी यार्ड (15000 वर्ग मी.) के लिए पट्टा किराया शामिल है। वर्ष 2014–15 से 2016–17 के लिए, किराया वीपीटी के दरमान के अनुसार मौजूदा दर पर पट्टा (164,000 वर्ग मी. + 15,000 वर्ग मी.) के अधीन वास्तविक क्षेत्र पर अनुमानित किया गया है। |
| | (घ). यह पुष्टि करें कि क्या अतिरिक्त 15000 वर्ग मीटर भूमि लेने का प्रभाव वर्ष 2014–15 से 2016–17 के अनुमानों में सुविचारित किया गया है। | हाँ, इसे वर्ष 2014–15 से 2016–17 में सुविचारित किया गया है। यहां पर यह भी बताना है कि वीपीटी आगामी वर्षों में पट्टा किराया बढ़ाने की कार्यवाही में है जिसके लिए उनके द्वारा भूमि मूल्यांकन किया जा रहा है। इसलिए, किसी बढ़ोतरी के मामले में, अपने प्रशुल्क में इसे लागू करने के लिए वीसीटीपीएल टीएएमपी का रूख करेगा यदि यह मौजूदा प्रशुल्क चक्र के दौरान किया जाता है। |
| | (ङ). पुष्टि करें कि वर्ष 2014–15 से 2016–17 के लिए वीसीटीपीएल द्वारा अनुमानित पट्टा किराया उसके द्वारा वीपीटी के साथ किए गए लाइसेंस करार में दिए गए प्रावधानों के अनुसार है। | हाँ, एलए के अनुसार, टीएएमपी द्वारा अधिसूचित मौजूदा दरमानों के अनुसार वीपीटी को पट्टा किराये का भुगतान करने की जरूरत है। |
| (vi). | बीमा:<br>बीमा प्रीमियम लागत के अनुमानों को प्रमाणित करने के लिए वर्ष 2013–14 तथा 2014–15 हेतु वीसीटीपीएल द्वारा लिए गए बीमा कवर की प्रति भेजे। | बीमा प्रीमियम पिछले वर्ष के वास्तविक जमा 1 प्रतिशत अतिरिक्त केपेक्स पर अनुमानित किया गया है। 2013–14 का बीमा कवर नोट संलग्न (पत्तन पैकेज नीति) किया गया है। 2014–15 के लिए कवर नोट अभी प्राप्त होना है। |
| (vii). | अन्य व्यय: | |
| | (क). वीसीटीपीएल द्वारा अनुमानित अन्य व्ययों में मैनपावर किराये पर लेने हेतु लागत, टैली प्रभार, बांधना/खोलना व्यय, प्रशीतन अनुवीक्षण, सुरक्षा व्यय, जांच, वीपीटी रेल प्रभार, पानी प्रभार आदि शामिल हैं। इस संबंध में, कृपया निम्नलिखित स्पष्ट करें:– | |
| | (i). वर्ष 2014–15 मे रु0 61/– प्रति कंटेनर तथा रु0 46/– प्रति 8 घंटे की पाली की दर से बांधना/खोलना व्यय तथा रीफर अनुवीक्षण का अनुमान लगाने के लिए इकाई दर करार में प्रासंगिक खंड का संदर्भ देते हुए वैध करार की प्रत्येक प्रति के साथ प्रमाणित किया जाना चाहिए। यह भी पुष्टि करें कि करार प्रतिस्पर्धी बोली प्रक्रिया का अनुसरण करते हुए किया गया है और लेनदेन का आर्म्स लैंथ रिलेशनशिप बनाए रखा गया है। | (i). बांधना, खोलना, प्रशीतन अनुवीक्षण के लिए मौजूदा करार समाप्त हो चुके हैं। प्रतिस्पर्धी बोली प्रक्रिया का अनुसरण करने के बाद नए वेंडरों के साथ नए करारों पर हस्ताक्षर किए गए हैं। संशोधित लागत विवरण में प्रासंगिक लागत प्रभाव संशोधित किए गए हैं। (बांधना एवं खोलना), (प्रशीतन अनुवीक्षण) के लिए करार की प्रतियां भेजी गई हैं। |
| | (ii). वर्ष 2012–13 तथा 2013–14 में रु0 10,000 प्रति व्यक्ति और वर्ष 2014–15 में रु0 11,000/– तक टैली व्ययों हेतु इकाई दर में वृद्धि का अनुमान लगाने का आधार जरूरी दस्तावेजों के साथ प्रमाणित किया जाना चाहिए। | (ii). टैली व्ययों हेतु मौजूदा करार समाप्त हो चुके हैं। प्रतिस्पर्धी बोली प्रक्रिया का अनुसरण करने के बाद नए वेंडरों के साथ नए करारों पर हस्ताक्षर किए गए हैं। संशोधित लागत विवरण में प्रासंगिक लागत प्रभाव संशोधित किया गया है। करार की प्रति भेजी गई है। |
| | (iii). वर्ष 2011–12 में रु0 12.29 लाख की दर से वीपीटी रेलवे प्रभारों के अधीन सुविचारित व्यय की प्रकृति का औचित्य बताएं। 2012–13 के वास्तविकताओं की तुलना में वर्ष 2014–15 में रु0 24 लाख पर इस लागत तत्व में अनुमानित अत्यधिक वृद्धि का औचित्य बताएं। जैसाकि पहले बताया | (iii). वीपीटी रेल सेवाओं के लिए स्टॉफ विकास प्रभार वसूल करता रहा है बिना इस ओर ध्यान दिए कि ट्रेनें वीसीटीपीएल में आती हैं अथवा नहीं। 2013–14 के लिए प्रोद्भूत वास्तविक व्यय अद्यतन किए गए हैं। औसत लागत प्रति माह उनके स्टाफ के सीटीसी के परिवर्धन के |

| | | |
|---|---|---|
| | गया है, वर्ष 2013–14 में प्रोद्भूत वास्तविक व्यय, यदि कोई हो, अनुमानित आंकड़ों की बजाय लागत विवरण में अद्यतन किया जाना चाहिए। | आधार पर लगभग रु0 2 लाख है, इसलिए, तदनुसार अनुमान लगाया गया है। |
| | (ख). वीसीटीपीएल ने व्यय के इस शीर्ष के अधीन बांधना/खोलना, टैली प्रभार, प्रशीतन अनुवीक्षण, मैनपावर किराये पर लेना आदि जैसे व्यय शामिल किए बताया गया है। इस शीर्ष के अधीन सुविचारित व्यय की मदों के संबंध में विस्तृत गणनाएं भेजें। | विस्तृत गणनाएं भेजी गई हैं। |
| (viii). | तकनीकी सेवा शुल्क: | |
| | (क). जैसाकि पहले बताया गया है, प्रथम करार अवधि के लिए टीएसएफ अक्तूबर 2011 के पिछले प्रशुल्क आदेश में यथा निर्धारित रु0 15.70 लाख प्रतिवर्ष के प्रभाजित मूल्य पर सुविचारित किया जाना चाहिए। | वर्ष 2014–15 से 2016–17 तक वीसीटीपीएल तथा डीपी वर्ल्ड एफजेडई के बीच प्रथम करार से संबंधित तकनीकी सेवा शुल्क (टीएसएफ) लागत विवरण में संशोधित कर रु0 15.70 लाख प्रतिवर्ष किया गया है। उपर्युक्त पूर्व पैरा ख (1) (iv) में यथा उल्लिखित, पूर्ववर्ती वर्षों के लिए निर्धारण आदेश व्यय की मद के रूप में इसे स्वीकार करते हुए प्राप्त किया गया है। अत:, वीसीटीपीएल एतद्द्वारा इस प्राधिकरण से अनुरोध करता है कि रु0 282.51 लाख की शेष राशि शेष बीओटी वधि की बजाय 2014–15 से 2016–17 के अगले तीन वर्षों में प्रभाजित किया जाए। |
| | (ख). वीसीटीपीएल द्वारा हस्ताक्षरित तकनीकी सेवा हेतु दूसरे करार के संबंध में, उपर्युक्त 1(iii) (ख) पर हमारे प्रश्नों में मांगे गए प्रासंगिक दस्तावेज भेजें। उसमें मांगे गए दस्तावेज भेजने के अधीन, दूसरे करार के संदर्भ में लागत विवरण में वीसीटीपीएल द्वारा सुविचारित तकनीकी सेवाशुल्क के प्रभाजन के संदर्भ में विस्तृत गणना भेजें। | वीसीटीपीएल तथा डीपी वर्ल्ड एफजेडई के बीच प्रथम करार से संबंधित टीएसएफ, वित्तीय वर्ष 2003–04 से आगे वित्तीय वर्ष 2008–09 तक व्यय की मद के रूप में स्वीकार किए गए थे। निर्धारण वर्ष 2004–05 से 2009–10 (संशोधित) के लिए निर्धारण आदेश भेजे गए हैं।<br><br>निर्धारण वर्ष 2010–11 के आयकर निर्धारण के दौरान, सीआईटी (क) ने निर्धारण वर्ष 2004–05 से 2009–10 तक प्रासंगिक वित्तीय वर्ष में व्यय की मद के रूप में स्वीकार करने की अनुमति दी गई थी। इसने अपने आदेश में निर्धारण वर्ष 2010–11 के लिए प्रासंगिक व्यय की अनुमति भी दी थी। प्रासंगिक आदेश भेजा गया है।<br><br>चूंकि तकनीकी शुल्क का प्रथम करार पहले ही स्वीकृत किया जा चुका है, दूसरा करार भी व्यय की मद के रूप में स्वीकार किया जाएगा क्योंकि दोनों में निबंधन एवं शर्तें एक समान हैं तथा लेनदेन आर्म्स लैंथ पर हैं। निर्धारण वर्ष 2010–11 तथा 2011–12 के लिए निर्धारण भेजे गए हैं। निर्धारण वर्ष 2012–13 तथा 2013–14 के लिए निर्धारण आदेश अभी प्राप्त होने हैं।<br><br>आयकर अधिनियम, 1961 की धारा 92ई फार्म 3सीईबी द्वारा प्रासंगिक लेखापरीक्षक के प्रमाणपत्र निर्धारण वर्ष 2010–11, 2011–12, 2012–13 तथा 2013–14 के लिए भेजे गए हैं।<br>चूंकि प्रथम करार प्रासंगिक वित्तीय वर्ष में व्यय की मद के रूप में स्वीकार किया गया है, इसलिए हम प्राधिकरण से अनुरोध करते हैं कि इसे बीओटी अवधि की शेष अवधि के लिए इसे प्रभाजित करने की बजाय उसी वित्तीय वर्ष में पूर्णत: विस्तारित करने की अनुमति दी जाए।<br>प्रथम और द्वितीय दोनों करार के संदर्भ में तकनीकी सेवा शुल्क के प्रभाजन के संदर्भ में विस्तृत गणना भेजी गई है। |
| (ix). | प्रबंधन एवं सामान्य उपरिव्यय: | |
| | (क). एक्सल शीट "पी एंड एल डाटा" वर्ष 2012–13 वास्तविकताओं में रु0 285.50 लाख से वर्ष 2013–14 के लिए अनुमानों में रु0 1837.70 लाख अर्थात् 545 प्रतिशत की प्रशासनिक व्ययों में अत्यधिक वृद्धि की गई दर्शाती है। वर्ष 2013–14 में प्रशासनिक व्ययों में अनुमानित ऐसी अत्यधिक वृद्धि का औचित्य बताएं। जैसाकि पहले बताया गया है, अनुमानों को 2013–14 के वास्तविकताओं से अद्यतन किया जाना चाहिए। | वित्तीय वर्ष 2013–14 के लिए वास्तविक प्रशासनिक व्यय अद्यतन किया गया है। रु0 1334.33 लाख के वास्तविक व्यय में रु0 994.34 लाख की फोरेक्स हानि शामिल है। 2014–15 से 2016–17 हेतु अनुानन 2013–14 के वास्तविक पर विचार करते हुए जमा फोरेक्स हानि के अतिरिक्त 6 प्रतिशत डब्ल्यूपीआई वाई ओ वाई किया गया है। |
| | (ख). प्रशासनिक व्ययों में सुविचारित व्यय की मदें प्रत्येक मद के मूल्य के साथ सूचीबद्ध की जाए। | प्रशासनिक व्ययों में सुविचारित व्यय की मदें सूचीबद्ध की गई हैं। |
| (x). | मूल्यह्रास: | |
| | (क). प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.7.1 के अनुसार, मूल्यह्रास कम्पनी अधिनियम के अनुसार अंगीकृत जीवनकाल मानकों के साथ स्ट्रेट लाइन पद्धति के आधार पर अथवा रियायत करार में निर्धारित जीवनकाल प्रतिमानकों के आधार पर, जो भी अधिक हो, परिकलित किया जाना चाहिए। पुष्टि करें कि क्या मूल्यह्रास का परिकलन इस प्रशुल्क दिशानिर्देश प्रावधान के अनुसार है। | मूल्यह्रास कम्पनी अधिनियम के अनुसार अंगीकृत जीवनकाल प्रतिमानकों के अनुसार स्ट्रेट लाइन पद्धति पर आधारित है। |
| | (ख). कम्पनी अधिनियम, 2013 कारपोरेट कार्य मंत्रालय द्वारा घोषित किया गया है। पुष्टि करें कि क्या वीसीटीपीएल द्वारा सुविचारित मूल्यह्रास दर कम्पनी अधिनियम, 2013 के प्रावधानों पर आधारित है। यदि हां, तो कम्पनी | वर्षवार अंगीकृत मूल्यह्रास दरें नीचे दी गई हैं:–<br>(i). लीज होल्ड भूमि सुधार ... 3.34% वार्षिक |

| | | |
|---|---|---|
| | अधिनियम 2013 में निर्धारित परिसंपत्तियों के उपयोगी जीवनकाल के आधार पर मूल्यह्रास दर पर पहुंचने के तब के ब्योरे उक्त अधिनियम में प्रासंगिक प्रावधान का संदर्भ देते हुए दर्शाएं। | (ii). भवन ... 3.34% वार्षिक<br>(iii). संयंत्र तथा मशीनरी ... 10.34% वार्षिक<br>(iv). कार्यालय उपस्कर ... 33.33% वार्षिक<br>(v). कंप्यूटर ... 33.33% वार्षिक<br>(vi). फर्नीचर तथा फिक्सचर्स ... 6.33% वार्षिक<br>(vii). वाहन ... 9.50% वार्षिक<br>(viii). सॉफ्टवेयर्स ... 33.33% वार्षिक<br>मूल्यह्रास दर कम्पनी अधिनियम, 1956 के आधार पर अंगीकृत की गई है। कम्पनी अपने संयंत्र तथा मशीनरियों में प्रमुख घटकों की पहचान करने और उपयोगी जीवनकाल का अनुमान लगाने की कार्यवाही में है। चूंकि इसके लिए अंगीकृत की जाने वाल कार्यपद्धति पर एमसीए से अभी तक कोई दिशानिर्देश नहीं हैं, इसलिए इसने कम्पनी अधिनियम, 2013 के अनुसार मूल्यह्रास में जाने में समय लगाया है। |
| (6). | वित्तीय एवं विविध आय (एफएमआई): | |
| (i). | वित्त एवं विविध आय (एफएमआई) में प्रतिवेदित अचानक वृद्धि वर्ष 2011–12 में रु0 26.26 लाख से वर्ष 2012–13 में रु0 93.92 लाख जोकि प्रतिशत में 258 प्रतिशत परिगणित होता है, करने के कारण स्पष्ट करें। | 2012–13 के लिए एफएमआई में रु0 72.25 लाख का फोरेक्स लाभ शामिल है। |
| (ii). | वर्ष 2014–15 से 2016–17 के प्रत्येक वर्ष में रु0 25 लाख के एक समान स्तर पर एफएमआई का अनुमान लगाने का आधार स्पष्ट करें। | एफएमआई में कबाड़ की बिक्री, प्रवेश अनुज्ञापत्र, दंडात्मक ब्याज आदि शामिल हैं जोकि प्रकृति में बहुत ही कम हैं और इसलिए रु0 25 लाख प्रतिवर्ष एकमुश्त वर्षवार अनुमानित किए गए हैं। |
| (7). | वित्त एवं विविध व्यय (एफएमई): | |
| (i). | एक्सल शीट "पी एंड एल डाटा" से, यह देखा गया है कि वित्त एवं विविध व्यय (एफएमई) के शीर्ष के अधीन 'भविष्य निधि में अंशदान' से संबंधित व्यय पिछले वर्ष के वास्तविकताओं की अपेक्षा वर्ष 2013–14 के अनुमानों में 75 प्रतिशत की तीव्र वृद्धि दर्शाते हैं। तीव्र वृद्धि का औचित्य बताएं। | 'भविष्य निधि में अंशदान' से संबंधित वास्तविक व्यय संशोधित लागत विवरण में शामिल किए गए हैं। 2013–14 के दौरान वृद्धि कम्पनी नीति के अनुसार कर्मचारियों के वेतन ढांचों में संशोधन की वजह से है और इसलिए पहले की अपेक्षा अधिक पीएफ आधारित वेतन है। |
| (ii). | रु0 33.07 लाख का विदेशी मुद्रा नुकसान एफएमई शीर्ष के अधीन वर्ष 2016–17 में अनुमानित किया गया है। अनुमान हेतु गणना के साथ वीसीटीपीएल द्वारा सुविचारित विनिमय नुकसान की प्रकृति और परिस्थितियां स्पष्ट करें। | यह संशोधित लागत विवरण से हटाया गया है। |
| (8). | नियोजित पूंजी: | |
| (i). | लागत विवरण के फार्म 4क में दिए गए वर्ष 2011–12 तथा 2012–13 हेतु सकल अचल परिसंपत्तियों के मूल्य, मूल्यह्रास, निवल अचल परिसंपत्ति मूल्य तत्संबंधी वर्षों के वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित सकल परिसंपत्ति मूल्य, मूल्यह्रास तथा निवल परिसंपत्ति मूल्य से मेल नहीं खाते हैं। अन्तर का समाधान किया जाना चाहिए। | सकल अचल परिसंपत्तियों, मूल्यह्रास तथा निवल प्रखंड का विस्तृत समाधान भेजा गया है। |
| (ii). | चूंकि वर्ष 2013–14 समाप्त हो चुका है, इसलिए सकल प्रखंड, मूल्यह्रास और अन्य संबंधित मदों में प्रस्तावित संवर्धन वास्तविकताओं से अद्यतन किए जाने चाहिएं। लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित आंकड़ों से इन आंकड़ों का मिलान भी करें। | संशोधित लागत विवरण में वास्तविक संवर्धन, मूल्यह्रास और अन्य संबंधित मदें अद्यतन की गई हैं। इन आंकड़ों का यथा उपर्युक्त समाधान भी किया गया है। |
| (iii). | वर्ष 2014–15 से 2016–17 में क्रमशः रु0 11.39 करोड़, रु0 8.45 करोड़ और रु0 5.70 करोड़ पर अनुमानित सकल प्रखंड में संवर्धन जारी किए गए आदेशों/बजटीय कोटेशनों की प्रतियों, किए गए अग्रिम भुगतानों के साक्ष्य आदि से प्रमाणित किए जाने चाहिएं। वर्ष 2014–15 से 2016–17 में सकल प्रखड के लिए प्रस्तावित प्रत्येक संवर्धन की वर्तमान स्थिति इन संवर्धनों की शुरूआत की संभावित तारीख दर्शाते हुए भेजें। | वर्ष 2014–15 से 2016–17 तक सकल प्रखंड में संवर्धनों की वर्तमान स्थिति भेजी गई है। केपेक्स मूल्यों की प्रमुखता कोटेशनों के आधार पर योजनाबद्ध की गई है। तथापि, कुछ सिविल परिसंपत्तियां इन हाउस विकसित की जाएंगी और इसलिए इसके लिए अनुमान उपलबध करवाया गया है। सिविल, संयंत्र तथा मशीनरी, कंप्यूटर, कार्यालय उपकरण, फर्नीचर तथा जुड़नार हेतु विस्तृत संशोधित केपेक्स भेजे गए हैं। इसका सार अनुवर्ती अनुच्छेदों में भी बताया गया है। |
| (iv). | (क). वीसीटीपीएल ने इस आधार पर वर्ष 2013–14 में रु0 2.52 करोड़ और वर्ष 2014–15 में रु0 4.13 करोड़ के संयंत्र तथा मशीनरी में अनुमानित संवर्धन अनुमानित किए गए हैं कि इसका भाग मौजूदा परिसंपत्तियों को अच्छी हालत में रखने के लिए कारोबार की नियमित प्रक्रिया के लिए है। यह अनुमान लगाया गया है कि प्रस्तावित केपेक्स का लाभ चालू प्रशुल्क चक्र के बाद जारी रहने की संभावना है। इस संबंध में लगाए गए अनुमान की पुष्टि करें। | 2013–14 में प्रोद्भूत वास्तविक पी एंड एम व्यय रु0 3.11 करोड़ है जिसे पूंजीकृत किया गया है और मूल्यह्रास कम्पनी अधिनियम, 1956 के अनुसार एसएलएम के अनुसार 10.34 प्रतिशत की दर से किया गया है। 2014–15 के लिए केपेक्स योजना भी इसी लाइन पर परिकल्पित की गई है। |
| | (ख). चूंकि वर्ष 2014–15 की छमाही पहले ही समाप्त हो चुकी है, इसलिए वीसीटीपीएल अपने द्वारा प्रस्तावित सकल प्रखंड में प्रत्येक संवर्धन पर वीसीटीपीएल द्वारा प्रोद्भूत वास्तविक केपेक्स दर्शाएं और इसे दस्तावेजी साक्ष्य द्वारा प्रमाणित करें। | सितम्बर 2014 को अनुमानित और प्रोद्भूत वास्तविक केपेक्स भेजा गया है।<br>[वीसीटीपीएल द्वारा प्रेषित ब्योरों से, यह देखा गया है कि वर्ष 2014–15 में रु0 1243.95 पर अनुमानित सकल प्रखंड में संवर्धन, वीसीटीपीएल ने 3 नवम्बर, 2014 के अपने जवाब के अनुसार रु0 317.44 लाख का कापेक्स प्रोद्भूत किया है।] |

| | | |
|---|---|---|
| | (ग). वीसीटीपीएल ने मौजूदा 6000 वर्ग मीटर क्षेत्र और वीपीटी से ली गई अतिरिक्त 15,000 वर्ग मीटर भूमि के चरणबद्ध विकास में रु0 1.16 करोड़, रु0 5.28 करोड़ और रु0 2.01 करोड़ का प्रस्ताव किया है। इस संबंध में, निम्नलिखित बिन्दु स्पष्ट करें:<br><br>(i). वर्ष 2013–14 तथा 2014–15 (30 सितम्बर तक) में इस मद पर वीसीटीपीएल द्वारा प्रोद्भूत केपेक्स दर्शाएं।<br><br>(ii). पुष्टि करें कि वीपीटी से ली गई 15,000 वर्ग मीटर अतिरिक्त भूमि के विकास के लिए प्रस्तावित केपेक्स केवल इस परियोजना से संबधित है। प्रमाणित करें कि इसमें वीसीटीपीएल को सौंपी गई नया कंटेनर टर्मिनल (विस्तार) परियोजना से संबंधित कोई केपेक्स शामिल नहीं किया गया था।<br><br>(iii). सर्वोत्तम यार्ड क्षमता में सुविचारित भूमि स्लॉट वित्तीय वर्ष 2013–14 में 2160 टीईयू से वृद्धि कर वित्तीय वर्ष 2014–15 में 2520 टीईयू की गई है। वीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तावित यार्ड की चरण–वार विकास के कारण यार्ड क्षमता में वृद्धि का प्रभाव लिया गया दिखाई नहीं देता है। वीसीटीपीएल उपर्युक्त टिप्पणी के आलोक में यार्ड क्षमता गणना की समीक्षा करे। | (i). 2013–14 तक प्रोद्भूत केपेक्स रु0 188.85 लाख है जोकि सीडब्ल्यूआईपी में पड़ी है और बही खातों में पूंजीकृत नहीं किया गया है। वर्ष 2014–15 के दौरान 30 सितम्बर 2014 तक प्रोद्भूत केपेक्स रु0 102.58 लाख है जोकि सीडब्ल्यूआईपी में है और सितम्बर 2014 तक पूंजीकृत नहीं किया गया है। रु0 291.43 लाख के ये सीडब्ल्यूआईपी अक्तूबर 2014 के दौरान पूंजीकृत किए जाएंगे।<br>(ii). वीपीटी से ली गई 15,000 वर्ग मीटर अतिरिक्त भूमि केवल वीसीटीपीएल–1 परियोजना के लिए है और कंटेनर टर्मिनल विस्तार परियोजना (वीसीटी–2) के लिए नहीं है।<br>(iii). टीएएमपी दिशानिर्देशों के अनुसार, टीजीएस निम्न के लिए परिकलित किया गया है:<br>(क). वित्तीय वर्ष 2013–14 है 2160 अर्थात् 360 टीईयू प्रति हैक्टेयर x 6 हैक्टेयर।<br>(ख). वित्तीय वर्ष 2014-15, विकसित किए गए अतिरिक्त क्षेत्र पर विचार करते हुए, टीजीएस 2412 है अर्थात् 360 टीईयू प्रति हैक्टेयर x 6.7 हैक्टेयर।<br>(ग). वित्तीय वर्ष 2015–16, टीजीएस के शेष उपलब्ध क्षेत्र के विकास के बाद, टीजीएस 2520 है अर्थात् 360 प्रति हैक्टेयर x 7 हैक्टेयर।<br><br>वर्ष 2011–12 के लिए परिगणित क्षमता 2,48,500 टीईयू है जोकि घाट क्षमता (2,48,500 टीईयू) और यार्ड क्षमता (3,54,000 टीईयू) का न्यूनतम है। वर्ष 2014–15 तथा 2015–16 के लिए सर्वोत्तम क्षमता संशोधित कर टीएएमपी दिशानिर्देशों के आधार पर, क्रमशः 3,95,500 टीईयू और 4,13,00 टीईयू की गई है।<br><br>वीसीटीपीएल ने वर्षवार उपलब्ध अपनी वास्तविक टीजीएस के आधारपर अपनी क्षमता की गणना भी की है। दो पद्धतियों में क्षमता गणना लगभग एकसमान परिगणित होती है। |
| (v). | फार्म 4ख में वीसीटीपीएल ने सामान्य तौर पर यह कहा है कि सकल प्रखड में प्रस्तावित विभिन्न संवर्धन समग्र कुशलता में सुधार करने के लिए, वर्धित यातायात की पूर्ति करने के लिए भंडारण क्षमता में वृद्धि आदि के लिए है। वीसीटीपीएल वर्ष 2014–15 से 2016–17 के दौरान प्रस्तावित निवेशों के संदर्भ में प्रचालनात्मक कुशलता में इकाई प्रचालन लागत अथवा किसी सुधार में कटौती, क्षमता में किसी भी प्रकार से किए गए निवेश, अतिरिक्त यातायात/कारोबार प्रमाणित करे। | यार्ड विकास में निवेश के परिणामस्वरूप 49,000 टीईयू की अतिरिक्त वार्षिक क्षमता बढ़ेगी। अन्य केपेक्स एलए में परिकल्पित समग्र उत्पादकता अर्जित करने के लिए मौजूदा परिसंपत्तियों को अच्छी स्थिति में रखने का प्रस्ताव किया गया है। |
| (vi). | यह पुष्टि करें कि प्रत्येक वर्ष में सम्पूर्ण व्यय बही खातों में पूंजीकृत किया जाएगा और समान राशि की परिसंपत्ति कीमत भी बिल्कुल उसी वर्ष में प्रचालन के लिए भौतिक रूप से उपलब्ध करवाई जाएगी। इस संबंध में, यह ध्यान में रखा जाए कि प्रगतिधीन कार्य पूंजी को प्रतिलाभ स्वीकृत करने के प्रयोजन के लिए नियोजित पूंजी हेतु गिनती नहीं किया गया है। | बही खातों में सीडब्ल्यूआईपी पूंजीकृत नहीं किए गए हैं और केवल उपयोग की जाने वाली परिसंपत्तियां ही बही खातों में पूंजीकृत की जाएंगी। |
| (vii). | पुष्टि करें कि वर्ष 2014–15 से 2016–17 में सकल प्रखंड हेतु संवर्धनों पर मूल्यह्रास, बीमा तथा मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत शुरूआत की संभावित तारीख से यथानुपात आधारपर अनुमानित किए गए हैं। | मूल्यह्रास, बीमा तथा आर एंड एम व्यय संभावित पूंजीकरण तारीख के आधारपर अनुमानित किए गए हैं। |
| (9). | कार्य पूंजी: | |
| (i). | प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.9.9 कार्य पूंजी का अनुमान लगाने के लिए दो महीनों की संपदा आय एवं रेलवे टर्मिनल प्रभारों पर विविध देनदारियों का अनुमान लगाने के लिए प्रतिमानक विनिर्दिष्ट करता है। एक माह के कुल राजस्व पर वीसीटीपीएल द्वारा विविध देनदारियों का अनुमानन दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार नहीं है। | दिशानिर्देशों का प्रासंगिक खंड वीसीटीपीएल के लिए प्रासंगिक नहीं है। वीसीटीपीएल द्वारा विविध देनदारियों का अनुमानन रूझानों के आधार पर किया गया है। अतः, एक माह हेतु कुल राजस्व कार्यगत पूंजी अनुमानन हेतु सुविचारित करें। |
| (ii). | वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित भंडारों तथा पुर्जों का उपभोग वर्ष 2011–12 तथा 2012–13 के लिए रु0 130.83 लाख तथा रु0 174.18 लाख है। तथापि, फार्म 4क क्र.सं. (VII) पर निर्दिष्ट वास्तविक वस्तुसूची उपभोग वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित आंकड़ों से मेल नहीं खाता है। वीसीटीपीएल अन्तर का मिलान करे। | वार्षिक लेखों में निर्दिष्ट वस्तुसूची उपभोग में ईंधन लागत शामिल है। तथापि, फार्म 4क में इसे शामिल नहीं किया गया है। विस्तृत समाधान भेजा गया है। |
| (iii). | फार्म 4क दर्शाता है कि वर्ष 2011–12 से 2013–14 में निर्दिष्ट वास्तविक वस्तुसूची आंकड़े प्रतिमानकों के अनुसार स्वीकृतियोग्य वस्तुसूची रूप में सुविचारित किए गए हैं। वीसीटीपीएल 2005 दिशानिर्देशों के खंड 2.9.9 में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार स्वीकृतियोग्य वस्तुसूची (ईंधन एवं कस्टमाइज किए गए पुर्जे अतिरिक्त) निर्धारित करे। | कृपया उपर्युक्त का अवलोकन करें। |
| (iv). | उपस्कर चालन लागत, प्रबंधन एवं प्रशासनिक उपरिव्यय तथा अन्य व्ययों से संबंधित 15 दिनों के व्यय पर वीसीटीपीएल द्वारा मौजूदा देयताओं पर सुविचारित मौजूदा देयताएं अन्य प्रशुल्क मामलों में अनुसरित दृष्टिकोण के | वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित मौजूदा देयताओं में मांग पर पुनर्भुगतान किए जाने योग्य ऋण, ब्याज प्रोद्भूत सांविधिक देयताएं आदि को प्रचालन लागत के संबंध में मौजूदा देयताओं पर पहुंचने से अलग रखा गया है। 2011–12 से 2013–14 के लिए ब्योरे संलग्न किए गए हैं। |

| | | |
|---|---|---|
| | अनुसार नहीं है। वार्षिक लेखों में यथा प्रतिवेदित मौजूदा देयताएं पिछली अवधि के लिए सुविचारित करें। परिणामस्वरूप, वर्ष 2014–15 से 2016–17 के लिए अनुमान 2013–14 के वास्तविक आंकड़ों के आधार पर संशोधित किए जाएं। | 2014–15 से 2016–17 के लिए, प्रचालन लागत के अनुपात में, 15 दिनों के लिए मौजूदा देयताएं फार्म 4क में तदनुसार पूर्वानुमानित की गई हैं। |
| (v). | **फार्म 6 – कुशलता लाभ सुधार का विश्लेषण**<br><br>फार्म 6 में क्रमांक सं.–2 में प्रेषित लागत बचतों का आधार और वर्ष 2011–12, 2012–13 तथा 2013–14 में वीसीटीपीएल द्वारा दावाकृत क्रमशः रु0 6.74 लाख, रु0 45.53 लाख तथा रु0 18.07 लाख का कुशलता लाभ, और वर्ष 2014–15 से 2016–17 में अनुमानित रु0 23.45 लाख स्पष्ट नही है। वर्ष 2014–15 से 2016–17 के लिए बिजली तथा डीजल की प्रति इकाई परिवर्तनीय लागत स्वीकृति–योग्य वृद्धि से अधिक वृद्धि दर्शाती है। इस रूप में वीसीटीपीएल द्वारा प्रेषित ब्योरे वर्ष 2014–15 से 2016–17 के लिए परिवर्तनीय लागत में कटौती स्थापित नहीं करते हैं। वीसीटीपीएल पिछले प्रशुल्क आदेश के साथ संलग्न अनुबंध–1 में अनुसरित दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए कुशलता लाभ की गणना भेजें तथा स्थापित करें कि इकाई दर में कटौती कुशलता की वजह से अर्जित की गई है। इस प्रयोजन के लिए, वीसीटीपीएल पिछले प्रशुल्क चक्र के दौरान प्रोद्भूत वास्तविक परिवर्तनीय लागत की तदनुरूपी मदों के साथ पिछले प्रशुल्क आदेश द्वारा आच्छादित 2011–12 से 2013–14 अवधि के दौरान प्रासंगिक लागत मदों की तुलना करें और समावेशित रूप से स्थापित करें कि प्रति टन लागत में बचतें, यदि कोई अर्जित की गई हों, उत्पादकता/कुशलता में सुधार की वजह से है। | 2011–12 से 2013–14 तक कुशलता लाभ पिछले टीएएमपी आदेश के अनुसार संशोधित किया गया है और भेजा गया है। |
| ग. | दरमान | |
| (1). | अनुसूची 2 सामान्यः<br><br>टिप्पणी (iii) (ख) के अधीन निर्धारित दंडात्मक ब्याज की दर को प्रशुल्क दिशानिर्देशों में प्रावधानों के अनुसार भारतीय स्टेट बैंक की प्रचलित प्रधान उधार दर जमा 2 प्रतिशत से अद्यतन करें, यदि जरूरत हो। | एसबीआई की अद्यतन संशोधित पीएलआर 14.75 प्रतिशत है। इसलिए, टिप्पणी (iii) (ख) में निर्धारित दंडात्मक ब्याज दर को अद्यतन कर 16.75 प्रतिशत वार्षिक किया गया है। |
| (2). | अनुसूची 1.2 – पोतांतरण कंटेनर का प्रहस्तनः | |
| (i). | जब अन्य मदों हेतु प्रशुल्क में 22.90 प्रतिशत तक वृद्धि किए जाने का प्रस्ताव किया गया है तब पोतांतरण कंटेनरों हेतु प्रहस्तन प्रभार में 15.17 प्रतिशत तक कटौती प्रस्तावित किए जाने के कारण स्पष्ट करें। | पूर्ववर्ती पैरा में यथा स्पष्ट, वीसीटीपीएल में मौजूदा टी/एस दर 71 अमेरिकी डॉलर है। यहां पर प्रचलित दर सिंगापुर तथा कोलम्बो के निकटतम पत्तनों की अपेक्षा अधिक है। वीसीटीपीएल में 16 मीटर का प्राकृति ड्राबाव है जोकि देश में महापत्तनों के बीच सबसे गहरा है ताकि भारत के पूर्वी तट के केन्द्र में होने का स्थानिक लाभ है, भारत सरकार ने राष्ट्रीय मेरीटाइम विकास कार्यक्रम (एनएमडीपी) के अनुसार पूर्वी तट में विजाग को कंटेनर पोतांतरण पत्तन के रूप में घोषित किया है। ऊपर उल्लिखित विदेशी पत्तनों से प्रतिस्पर्धा करने के लिए और विजाग में पोतांतरण यातायात आकर्षित करने के लिए, हमने 20' कंटेनर के लिए रु0 3,720/– (अ.डा. 60/–) और 40' कंटेनर के लिए रु0 5,580/– (अ.डा. 90/–) के मौजूदा प्रशुल्क स्तर से पोतांतरण दर को कम करने का प्रस्ताव किया है। पोतांतरण कंटेनरों के एक लैग में 40 प्रतिशत कटौती के बाद लागत और नीचे जाएगी। अतिरिक्त यातायात शुरूआत में 20000–22000 टीईयू के लिए होगा और सम्पूर्ण वार्षिकीकृत 80000–90000 टीईयू भी पत्तन द्वारा बनाए रखा जा सकता है और मेन लाइन पोतों को आकर्षित कर सकता है।<br><br>पोतांतरण प्रशुल्क में कटौती बड़े पार्सल आकार के पोतों को आकर्षित करेगी, नए मेन लाइन पोतों/सेवा को आकर्षित करेगी क्योंकि स्थानीय कार्गो बहुत तेजी से नहीं बढ़ाया जा सकता और यह पोतांतरण कार्गो है जोकि विजाग में आने वाले वर्षों में बढ़ेगा। इससे स्वस्थ्यपूर्ण प्रतिस्पर्धा बढ़ेगी और कंटेनरों की अन्य श्रेणियों हेतु मालभाड़ा दरों में कटौती होगी। स्वतः ही, सम्पूर्ण ट्रेड इस प्रोत्साहन का लाभ अर्जित करेगा।<br><br>पड़ोसी पत्तन प्रतिस्पर्धा को ध्यान में रखते हुए, वीसीटीपीएल अपने प्रशुल्क में कटौती करते हुए कंटेनरों की इस श्रेणी को आकर्षित करना चाहता है और इसलिए इसे अपने अनुमान में 80000–90000 टीईयू प्रतिवर्ष की हिस्सेदारी रखी है। |
| (ii). | वीसीटीपीएल द्वारा कही गई बात के संदर्भ में, प्रशुल्क में प्रस्तावित कटौती कार्गो आकर्षित करने के लिए है, पोतांतरण कंटेनर हेतु प्रशुल्क में प्रस्तावित कटौती के मद्देनजर प्रहस्तित किए जाने के लिए संभावित अतिरिक्त यातायात दर्शाता है। विस्तृत गणनाओं के साथ प्रस्तावित कटौती की राजस्व विवीक्षाएं भेजें। | जैसाकि ऊपर स्पष्ट किया गया है, मौजूदा पोतांतरण मात्रा टर्मिनल द्वारा बनाए रखी जा सकती है यदि प्रशुल्क में छूट दी जाती है, अन्यथा धीरे–धीरे वीसीटीपीएल अपने प्रतिस्पर्धियों से टी/एस मात्रा खो सकता है। राजस्व पर नकारात्मक प्रभाव वित्तीय वर्ष 2014–15, 2015–16 तथा 2016–17 में क्रमशः रु0 11.37 करोड़, रु0 11.99 करोड़, रु0 12.61 करोड़ होगी जैसाकि लागत विवरण में उल्लेख किया गया है। |
| (3). | अन्य प्रशुल्क मदों में मांग की गई 22.90 प्रतिशत की अक्रास द बोर्ड वृद्धि के विपरीत क्र.सं. 16 (अनुसूची 1.9 अतिरिक्त प्रभार के अधीन गैंगवे उपलब्ध | पूर्व प्रस्ताव के अनुसार, अनुसूची 1.9 के अधीन गैंगवे उपलब्ध करवाने के लिए 5.17 प्रतिशत की दर से अतिरिक्त प्रभार हेतु प्रशुल्क वृद्धि का कोई प्रस्ताव नहीं है। यह 22.90 प्रतिशत के |

| | | |
|---|---|---|
| | करवाने हेतु प्रभार) हेतु कम स्तरपर प्रशुल्क वृद्धि अर्थात् 5.17 प्रतिशत प्रस्तावित करने के कारण स्पष्ट करें। | समान स्तर पर ही प्रस्तावित किया गया था। तथापि, 2013–14 के वास्तविक आंकड़ों को शामिल करने के बाद, लागत विवरण संशोधित किया गया है और तदनुसार, यह प्रशुल्क मद समान दर पर प्रस्तावित की गई है जैसा अन्य प्रशुल्क मदों के मामले में है। |
| (4). | **<u>अनुसूची 2.4. – पोतों (एनसीवी) द्वारा टर्मिनल सुविधाओं के उपयोग हेतु प्रभार:</u>**<br><br>विभिन्न पोत आकार हेतु भिन्न–भिन्न प्रतिशत वृद्धि अर्थात् 10,001 से 30,000 जीआरटी के पोतों हेतु 20 प्रतिशत वृद्धि, तथा अन्य प्रशुल्क मदों में मांग की गई 22.90 प्रतिशत के विपरीत 25,000 जीआरटी से अधिक के पोतों हेतु 25 प्रतिशत वृद्धि अन्य प्रशुल्क मदों में मांग की गई है। | विभिन्न आकार के बल्क पोत हेतु भिन्न दर पर वृद्धि का प्रस्ताव नहीं किया था। समग्र वृद्धि संशोधित लागत विवरण में प्रस्तावित समान दर पर है। |

6. इस मामले में संयुक्त सुनवाई 7 अक्तूबर 2014 को वीपीटी परिसर में आयोजित की गई थी। वीसीटीपीएल ने अपने प्रस्ताव का संक्षिप्त प्रस्तुतीकरण पेश किया था। संयुक्त सुनवाई में, वीसीटीपीएल, वीपीटी और संबद्ध उपयोक्ताओं/संगठन निकायों ने अपने निवेदन प्रस्तुत किए थे।

7.1. पिछले 6 महीनों में हुए विकास को मद्देनजर रखते हुए, और पिछला प्रशुल्क चक्र अर्थात् वित्तीय वर्ष 2013–14 की समाप्ति के बाद, वीसीटीपीएल ने अपने पत्र दिनांक 3 नवम्बर 2014 द्वारा पूंजी व्यय अनुमानन में किए गए कुछ बदलावों को संप्रेषित किया है, जिन्हें नीचे सारबद्ध किया गया है:–

**(क).** सिविल परिसंपत्तियां:

(i). **रॉक बन्द:**

**<u>वर्ष</u>** <u>2014-15</u>

पूर्वी एंड और सीसीआर एंड के निकट दोनों रॉक बन्द ढांचे हवाओं के थपेड़ों से बचाव के लिए अधिक प्रभावी बनाने के लिए दोबारा तैयार किए जाने की जरूरत है, अन्यथा, समुद्री पानी अन्दर आ सकता है और यार्ड को नुकसान पहुंचा सकता है। 2014–15 के दौरान अनुमानित पूंजी व्यय रु0 36 लाख है।

(ii). कंटेनर यार्ड दोबारा बिछाना (4000 वर्ग मी.):

टर्मिनल में कंटेनर यार्ड (4000 वर्ग मी.) लदे हुए कंटेनरों की स्टेकिंग और भारी उपस्कर आवागमन के लिए मजबूत नहीं है। यह क्षेत्र वहां पर कम हुए उपस्कर आवागमन के साथ खाली कंटेनरों की स्टेकिंग करने के लिए इस्तेमाल किया जाता रहा है। प्रचालन के लिए आरटीजीसी की तैनाती पर विचार करते हुए उपस्कर आवागमन की लदाई के लिए उपर्युक्त क्षेत्र को मजबूत बनाए जाने की आवश्यकता है। अत:, रु0 180 लाख का अतिरिक्त पूंजी व्यय 2014–15 के दौरान अनुमानित किया गया है।

**(ख).** संयंत्र तथा मशीनरी:

**<u>वर्ष</u>** <u>2015-16</u>

(i). आरएमक्यूसी–1 और आरएमक्यूसी–2 का प्रमुख अपग्रेडेशन:

मौजूदा दो पुरानी आरएमक्यूसी 30 साल पुरानी हैं। पुर्जों की अनुपलब्धता की वजह से इसे अपग्रेड करने की जरूरत है। इसे नवीनतम मद जैसे डिजीटल ड्राइव, प्रोग्रामेबल लॉजिक कंट्रोलर (पीएलसी), एब्सोल्यूट एनकोडर्स, सेंसर्स, ऑपरेटर केबिन, कंट्रोल पैनल, न्यू जॉय स्टिक, लोड सैल सिस्टम और रिमोटली एक्सेसेबल क्रेन मेनेजमेंट सिस्टम (आरसीएमएस) के साथ मौजूदा मदों को बदले जाने की जरूरत है। चूंकि परिसंपत्ति का तत्काल पुर्नस्थापन संभव नहीं है, इसलिए दोनों क्यूसी के लिए रु0 539 लाख की लागत से अपग्रेड करने की योजना है। हालांकि यह कार्य वर्ष 2014–15 के दौरान शुरू होना है, हम इसे 2015–16 तक पूंजीकृत करने का प्रस्ताव करते हैं। इसे नए आरएमक्यूसी से बदले जाने के समय यह बेहतर साल्वेज भी देगा।

(ii). सौर संयंत्र 200 केडब्ल्यू का संस्थापन:

हमारे पर्यावरणीय लक्ष्यों को पूरा करने के लिए, ग्रिड सौर प्रणाली से जुड़े हमारे कुल लोड का भाग प्राप्त करने का प्रस्ताव किया है जिसे कार्बन फुट प्रिंट में सुधार करने में हमें सहायता मिलेगी। इससे परंपरागत ऊर्जा लागत में भी कटौती सुनिश्चित होगी।

(iii). आरटीजीसी के लिए सीपीआईएस और डीजीपीएस (6 सं.):

समीपवर्ती आरटीजी ट्रैकों के बीच उपलब्ध बहुत कम रास्ते पर विचार करते हुए, आरटीजी के कोलाइजन पर उच्च जोखिम वाले आरटीजी के मैनुअल स्टियरिंग और उनके अनुवर्ती ढांचागत नुकसान हैं। इससे बचने के लिए, सभी 6 आरजीटी में सेटेलाइट आधारित डीजीपीएस (डिफ्रेंशियल ग्लोबल पोजिशनिंग सिस्टम) कार्यान्वित करने की योजना बनाई गई है जिससे आरटीजी को ऑटो स्टियर में मदद मिलेगी और इस डीजीपीएस को प्रत्येक कंटेनर को टीओएस में अद्यतन करने की स्थिति प्राप्त करने के लिए कंटेनर पोजिशन इंडिकेशन सिस्टम (सीपीआईएस) कार्यान्वित किया जाएगा।

अनुमानित पूंजी व्यय 2015–16 में प्रोद्भूत किया जाने वाला रु0 75 लाख प्रति आरटीजी है।

(iv). मोबाइल प्वाइंट्स के साथ रीफर प्लेटफार्म:

वीसीटीपीएल के माध्यम से रीफर यातायात लगातार बढ़ता रहा है। पिछले 3 वर्षों के दौरान वीसीटीपीएल में प्रहस्तित रीफर कंटेनर मात्राओं के ब्योरे नीचे दर्शाए गए हैं:–

| वर्ष | टीईयू | भिन्नता |
|---|---|---|
| 2011-12 | 7,189 | |
| 2012-13 | 9,443 | 31% |
| 2013-14 | 12,401 | 31% |

प्रशीतन यातायात में बढ़ोतरी के साथ, विशेष दिनों को टर्मिनल के भीतर वस्तुसूचियों ने अतिरिक्त प्लग प्वाइंटों की अपेक्षा को बढ़ा दिया है। मोबाइल प्लगों के साथ अस्थायी व्यवस्थाएं ऐसी परिस्थितियों में व्यवस्थित की गई थीं और दीर्घावधि में यह सफाइस नहीं होगा। रीफर कंटेनरों की मॉनीटरिंग करने के लिए प्लेटफार्म टाइप सैटअप के साथ अतिरिक्त रीफर प्लग प्वाइंटों (108 सं.) का प्रस्ताव किया है। 2015–16 के दौरान रु0 183.60 लाख का पूंजी व्यय अनुमानित किया गया है।

(v). रीच स्टेकर बदलना:

वीसीटीपीएल के पास 2 लदे हुए तथा 2 खाली रीच स्टेकर हैं जोकि 11 वर्ष से अधिक पुराने हैं। यार्ड कुशलता में सुधार करने के लिए और बेहतर स्टेकिंग विकल्प, इसे 2015–16 के दौरान नए से बदलने का प्रस्ताव किया गया है। नए रीच स्टेकरों की लागत पुराने रीच स्टेकरों की कबाड़ कीमत पर विचार करने के बाद रु0 293 लाख प्रत्येक पर अनुमानित किया गया है।

(vi). **आरटीजीसी बदलना:**

<u>वर्ष 2016-17</u>

वीसीटीपीएल के पास 2 पुरानी आरटीजीसी हैं जोकि 22 से 24 वर्ष पुरानी हैं:–

| क्र.सं. | मेक | क्षमता | उत्पादन वर्ष |
|---|---|---|---|
| 1 | आईएचआई | 30.5 मी.ट. | 1990 |
| 2 | मितसुइ–पेशियो | 40.6 मी.ट. | 1992 |

यातायात में वृद्धि के साथ, इन उपस्करों पर कार्य बोझ बढ़ा है और बारंबार खराबी आई है जिससे प्रचालनात्मक गतिविधियां प्रभावित कर रही हैं। यह देखा जाए कि चूंकि ये क्रेनें 22 वर्ष पुरानी हैं, इसलिए इन उपस्करों का कुशलतापूर्वक चालन करने के लिए महत्वपूर्ण पुर्जे प्राप्त करने में मुश्किल होगी। इसलिए, 2 पुरानी आरटीजीसी को 2016–17 अवधि के दौरान 2 नए से बदलने का प्रस्ताव किया है।

इसके अलावा, वीसीटीपीएल 2016–17 के दौरान 2 और नई आरटीजीसी खरीदना चाहता है। वीसीटीपीएल को यार्ड साइड में कुशल प्रहस्तन के लिए 12 यार्ड उपस्करों की आवश्यकता है। यह परिवर्तन 2016–17 के दौरान योजनाबद्ध किया गया है जब टर्मिनल का विस्तार किया

जाता है। यह नए कंटेनर टर्मिनल के लिए उस खरीद के साथ क्रेन निर्माताओं से उपस्कर खरीद में बेहतर डील प्राप्त करने के लिए किया गया है।

(vii) पुरानी आरएमक्यूसी बदलना:

**वर्ष 2016-17 और 2017-18**

वीसीटीपीएल ने पास 2003 की शुरूआत से ही प्रचान के लिए 2 पुरानी घाट क्रेनें तैनात की थी। इन क्रेनों के ब्योरे नीचे दिए गए हैं:–

| क्र.सं. | मेक | क्षमता | उत्पादन वर्ष |
|---|---|---|---|
| 1 | एनकेके | 35. मी.ट. | 1987 |
| 2 | मित्सुबिशी | 35.6 मी.ट. | 1984 |

जैसाकि देखा जा सकता है ये क्रेनें 30 वर्षों से अधिक पुरानी हैं और बड़े आकार के पोतों का प्रहस्तन करने में असमर्थ हैं। ये सीमाएं प्रायः पोत पर समग्र प्रचालनात्मक कार्यनिष्पादन को प्रभावित करती हैं। इसलिए, एक आरएमक्यूसी 2016–17 में और दूसरा 2017–18 में आधुनिक घाट क्रेन, जोकि बड़े कंटेनर पोतों का प्रहस्तन करने में समर्थ है, से बदलने की योजना बनाई गई है, जिसके द्वारा वर्तमान में उत्पादकता स्तर बने रहते हैं। वीसीटीपीएल ने 2012 के दौरान प्रचालन के लिए 02 घाट क्रेनें तैनात की हैं और 02 पुरानी घाट क्रेनों को 2 नई क्रेनों से बदलने के साथ, वित्तीय वर्ष 2017–18 तक पोत प्रचालन के लिए 4 घाट क्रेनें होंगी।

इस परिवर्तन की योजना 2016–17 तथा 2017–18 के दौरान बनाई गई थी जब टर्मिनल का विस्तार हुआ था। यह परिवर्तन उस समय क्रेन निर्माता से उपस्कर खरीद में बेहतर डील भी सुनिश्चित करता है जब वीसीटीपीएल को नई परियोजना के लिए नए उपस्करों की खरीद करनी थी।

**(ग)** सूचना एवं प्रौद्योगिकी:

वर्ष 2016–17

टर्मिनल ऑटोमेशन प्रणाली: टर्मिनल ऑटोमेशन प्रणाली का मुख्य प्रयोजन इसकी कुशलता तथा प्रभावशीलता में वृद्धि करते हुए मौजूदा प्रणाली को बढ़ाना तथा अपग्रेड करना है। सॉफ्टवेयर ऑटोमेटिड गेट प्रचालन प्रणाली से मौजूदा मैन्युअल प्रणाली को बदलते हुए गणना पद्धतियों में सुधार करता है।

गेट ऑटोमेशन प्रणाली के आकर्षणों में शामिल हैं:

- रियल टाइम ट्रक पहचान, पहुंच नियंत्रण और स्थान ट्रैकिंग
- कंटेनर पहचान
- ड्राईवर पहचान तथा सत्यापन
- सील जांच

सख्त सुरक्षा विनियमों तथा दस्तावेजी अपेक्षाओं से प्रायः मरीन की समग्र उत्पादकता और इंटरमाडल टर्मिनल गेटों को शामिल करते हुए लॉजिस्टिकल प्रवाह काफी प्रभावित होता है। गेट ऑटोमेशन प्रणाली का क्रियान्वयन वाहनों की वर्धित दृश्यता, मौजूदा टर्मिनल आईटी अवसंरचना की अभिन्नता से सामग्रियों और लॉजिस्टिकल कार्यवाहियों के माध्यम से प्रचालनात्मक नियंत्रण और कार्मिक सुरक्षा को सर्वोत्तम बनाने के लिए है।

अतः रु0 119.34 लाख का पूंजी व्यय 2016–17 में प्रोदभूत किए जाने की योजना है।

7.2. उपर्युक्त के अलावा, वीसीटीपीएल ने बताया है कि वर्ष 2014–15 के लिए कंटेनर यातायात वैश्विक मंदी, रुपए मूल्य के मूल्यह्रास और हुद हुद चक्रवात प्रभाव की वजह से बहुत गिरा है। दिसम्बर 2014 को प्रहस्तित मात्रा (2013–14 के दिसम्बर तक 1,99,414 टीईयू की मात्रा के विपरीत) 1,87,880 टीईयू है और इस प्राधिकरण को हमारे पूर्व प्रस्तुति में पूर्वानुमानित 2,75,000 टीईयू के विपरीत (वित्तीय वर्ष 2014–15 में लगभग) 2,51,000 टीईयू को छूने की उम्मीद है।

7.3. वीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तावित सकल प्रखंड में संशोधित संवर्धनों का सार नीचे दिया गया है:–

(रु0 लाखों में)

| विवरण | 2014-15 | 2015-16 | 2016-17 | कुल |
|---|---|---|---|---|
| अतिरिक्त यार्ड विकास (ओएनजीसी यार्ड, सीसीआर यार्ड और डब्ल्यूएस के निकट यार्ड) | 712.93 | 312.31 | - | 1025.24 |
| संयंत्र तथा मशीनरी | 464.34 | 2360.61 | 7416.62 | 10241.57 |
| सिविल परिसंपत्तियां | 135.15 | | | 135.15 |
| आईटी | 144.12 | 250.53 | 50.57 | 445.22 |
| कार्यालय उपस्कर | 99.85 | -- | 10.00 | 109.85 |
| फर्नीचर तथा जुड़नार | 5.00 | 5.00 | 5.00 | 15.00 |
| कुल | **1561.39** | **2928.45** | **7482.19** | **11972.03** |

7.4. वीसीटीपीएल द्वारा प्रेषित ब्योरों से मुख्य केपेक्स ड्राउन की वर्षवार मौजूदा स्थिति नीचे सारबद्ध की गई है:–

**वर्ष 2014–15 के लिए**

| विवरण | राशि | स्थिति/अनुमानों हेतु आधार |
|---|---|---|
| **अतिरिक्त यार्ड विकास (ओएनजीसी यार्ड, सीसीआर यार्ड और डब्ल्यूएस के निकट यार्ड)** | **712.93** | |
| (ii) कंटेनर यार्ड बिछाना (लगभग 4000 वर्ग मी.) | 180.00 | अनुमान |
| (iii) ओएनजीसी यार्ड | 291.43 | पहले ही पूंजीकृत किया गया है |
| (iv) नई वर्कशाप के निकट यार्ड | 120.75 | कोटेशन जमा की गई हैं |
| (v) नई सीसीआर के निकट यार्ड | 120.75 | कोटेशन जमा की गई हैं |
| | | |
| **संयंत्र तथा मशीनरी** | **464.34** | |
| (i) उत्पादन अनुशंसित प्रक्रिया के अनुसार ढांचागत निरीक्षण | 200.00 | अनुमान |
| (ii) ऊर्जा अनुवीक्षण प्रणाली, ईंधन ब्राउजर | 104.34 | कोटेशन जमा की गई हैं |
| (iii) कंटेनर भारतोलन, डीजी–01, डीजल अनुवीक्षण प्रणाली, आदि | 160.00 | अनुमान |
| **सिविल परिसंपत्ति** | **135.15** | अनुमान/कोटेशन जमा की गई है |
| **आईटी** | **144.12** | अनुमान/कोटेशन जमा की गई है |
| **कार्यालय उपस्कर** | **99.85** | अनुमान/कोटेशन जमा की गई है |
| **फर्नीचर तथा जुड़नार** | **5.00** | अनुमान |
| | | |
| **कुल पूंजी व्यय** | **1561.40** | |

**वर्ष 2015–16 के लिए**

| विवरण | राशि | स्थिति/अनुमानों हेतु आधार |
|---|---|---|
| **अतिरिक्त यार्ड विकास (ओएनजीसी यार्ड, सीसीआर यार्ड और डब्ल्यूएस के निकट यार्ड)** | **312.31** | |
| | | |
| **संयंत्र तथा मशीनरी** | **2360.61** | |
| (i) मौजूदा खराब चीजों जैसे डिजीटल ड्राइव, प्रोग्रामेबल लोजिक कंट्रोलर (पीएलसी), एब्सोल्यूट एनकोडर्स, सेंसर्स, आपरेटर केबिन, कंट्रोल पैनल, नई जाय स्टिक, लोड सैल सिस्टम और क्यूसी 1 और क्यूसी 2 में अद्यतन मदों के साथ रिमोट से चलने वाली क्रेन प्रबंधन प्रणाली बदलना। | 539.03 | कोटेशन जमा की गई हैं। |
| (ii) 200 केडब्ल्यू के लिए सौर संयंत्र | 164.35 | कोटेशन जमा की गई हैं। |
| (iii) मोबाइल फायर टेंडर, आरटीजीसी मदों हेतु डीजीपीएस तथा सीपीआईएस आदि, आनलाइन अनुवीक्षण प्रणाली। | 250.00 | कोटेशन जमा की गई हैं। |
| (iv) स्वास्थ्य सुरक्षा और पर्यावरण | 13.50 | अनुमान |
| (v) प्रचालनात्मक उपस्कर | 1393.73 | अनुमान |
| | | |
| आईटी | **250.53** | कोटेशन जमा की गई हैं। |
| फर्नीचर तथा जुड़नार | **5.00** | अनुमान |
| | | |
| कुल पूंजी व्यय | **2928.45** | |

**वर्ष 2016–17 के लिए**

| विवरण | राशि | स्थिति |
|---|---|---|
| संयंत्र एवं मशीनरी | **7416.62** | |
| 1 आरएमक्यूसी तथा 2 आरटीजीसी बदलना, 2 नई आरटीजीसी और इलैक्ट्रिकल संस्थापन | 7116.62 | अनुमान |
| आरटीजीसी हेतु सीपीआईएस और डीजीपीएस (75 लाख X 6) | 300.00 | अनुमान |
| | | |
| आईटी | **50.57** | अनुमान और कोटेशन प्रस्तुत किए गए हैं |
| **कार्यालय उपस्कर** | **10.00** | अनुमान |
| **फर्नीचर तथा जुड़नार** | **5.00** | अनुमान |
| | | |
| **कुल पूंजी व्यय** | **7482.19** | |

7.5. जैसाकि पहले बताया गया है, वीसीटीपीएल ने 2013–14 के वास्तविकताओं के साथ लागत विवरण को अद्यतन किया है और वर्ष 2014–15 से 2016–17 हेतु अनुमान संशोधित किए हैं तथा संशोधित लागत विवरण भेजा है। वीसीटीपीएल द्वारा अपने पत्र दिनांक 3 नवम्बर 2011 के कवर के अधीन दाखिल किए गए संशोधित लागत विवरणों के सापेक्ष दिसम्बर 2013 के अपने मूल प्रस्ताव में प्रेषित लागत विवरण के अनुसार वर्ष 2014–15 से 2016–17 के लिए वित्तीय/लागत स्थिति की तुलनात्मक स्थिति दर्शाते हुए विवरण नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:–

(रु0 लाखों में)

| क्र.सं. | विवरण | 23 दिसम्बर, 2013 का मूल प्रस्ताव | | | 3 नवम्बर, 2014 का अद्यतन प्रस्ताव | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | अनुमान | | | अनुमान | | |
| | | 2014-15 | 2015-16 | 2016-17 | 2014-15 | 2015-16 | 2016-17 |
| (i) | यातायात (टीईयू में) | 275,000 | 290,000 | 305,000 | 275,000 | 290,000 | 305,000 |
| (ii) | कुल प्रचालन आय | 7719.16 | 8131.51 | 8543.79 | 8,571.75 | 9,014.14 | 9,459.96 |
| (iii) | कुल प्रचालन लागत (मूल्यह्रास, प्रबंधन उपरिव्यय और एफएमआई–एफएमई) | 7664.95 | 8127.08 | 8888.80 | 7515.52 | 8265.79 | 9811.99 |
| (iv) | नियोजित पूंजी | 11968.15 | 11180.67 | 10093.56 | 12764.49 | 13805.06 | 18656.05 |
| | ब्याज और टैक्स से पहले निवल अधिशेष | 54.21 | 4.43 | (345.01) | 1,056.23 | 748.35 | (352.03) |
| (v) | आरओसीई | 1914.90 | 1788.91 | 1614.97 | 2042.32 | 2208.81 | 2984.97 |
| (vi) | **निवल अधिशेष/(घाटा)** | (1860.70) | (1784.47) | (1959.98) | (986.09) | (1460.46) | (3337.00) |
| (vii) | निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में | -24.10% | -21.95% | -22.94% | -11.50% | -16.20% | -35.28% |
| (viii) | तीन वर्षों का औसत | -23.00% | | | -20.99% | | |
| (ix) | कुशलता/उत्पादकता सुधार की वजह से लागत बचत | 23.45 | 23.45 | 23.45 | 2.70 | 2.70 | 2.70 |
| (x) | कुशलता सुधार के समायोजन से पहले वास्तविक/अनुमानित आरओसीई | 0.45% | 0.04% | -3.42% | 8.27% | 5.42% | 1.90% |
| (xi) | कुशलता सुधार के समायोजन के बाद वास्तविक/अनुमानित आरओसीई | 0.26% | -0.17% | -3.65% | 8.25% | 5.40% | -1.90% |

7.6. वीसीटीपीएल ने निवेदन किया है कि संशोधित लागत विवरण के आधार पर पोतांतरण कंटेनर के अतिरिक्त सभी कंटेनरों के लिए इसके द्वारा पहले प्रस्तावित 22.90 प्रतिशत के विपरीत 28.09 प्रतिशत की प्रशुल्क वृद्धि की मांग की गई है। पोतांतरण कंटेनरों के लिए, इसने अपने मूल प्रस्ताव में अपने द्वारा यथा प्रस्तावित 15.17 प्रतिशत कटौती को बनाए रखा है।

8. कई अनुस्मारकों के बाद, वीपीटी ने अपने पत्र दिनांक 5 जनवरी, 2015 द्वारा हमारे पत्र दिनांक 1 अक्तूबर, 2014 द्वारा उठाए गए प्रश्नों पर अपना प्रत्युत्तर भेजा है। चूंकि वीपीटी द्वारा प्रेषित जवाब हमारे द्वारा उठाए गए सभी प्रश्नों को संबोधित नहीं करता है, वीपीटी से शेष बिन्दुओं पर अपेक्षित सूचना/स्पष्टीकरण भेजने के लिए हमारे पत्र दिनांक 12 जनवरी, 2015 द्वारा दोबारा अनुरोध किया गया था। वीपीटी ने अपने पत्र दिनांक 2 फरवरी ,2015 द्वारा कुछ बिन्दुओं पर अपना प्रत्युत्तर भेजा है। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों और वीपीटी द्वारा प्रेषित तदनुरूपी जवाबों का सार नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:

| क्र.सं. | हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न | वीपीटी द्वारा प्रेषित जवाब |
|---|---|---|
| (i) | (क) वीसीटीपीएल ने वर्ष 2014–15 से 2016–17 में क्रमशः 2,75,000, 2,90,000 और 3,05,000 टीईयू के कंटेनर यातायात का पूर्वानुमान लगाया है। पूर्वानुमानित यातायात वृद्धि वर्ष 2014–15 में 5.8 प्रतिशत और वर्ष 2015–16 तथा 2016–17 में क्रमशः 5.5 प्रतिशत और 5.2 प्रतिशत परिगणित होता है। वीपीटी वर्ष 2014–15 से 2016–17 के लिए वीसीटीपीएल द्वारा पूर्वानुमानित यातायात की उपयुक्तता पर वीपीटी टिप्पणी करे और इसके प्रस्ताव के पृष्ठ 6 पर दिए गए यातायात मिश्रण की उपयुक्तता पर भी टिप्पणी करे। | पिछले 3 वर्षों के दौरान पत्तन में प्रहस्तित कंटेनर यातायात स्थिर रहा है जिसे निम्नलिखित तालिका से देखा जा सकता है:<br>वर्ष \| कंटेनर यातायात टीईयू में \| वृद्धि<br>2009-10 \| 97,560 \|<br>2010-11 \| 145,434 \| 49%<br>2011-12 \| 234,345 \| 61%<br>2012-13 \| 247,311 \| 6%<br>2013-14 \| 262,091 \| 6%<br>पिछले 3 वर्षों के दौरान कंटेनर यातायात का सीएजीआर 5.75 प्रतिशत होता है। अगले 2–3 वर्षों की अल्पावधि में इस क्षेत्र में आर्थिक विकास का पत्तन में कंटेनर |

<table>
<tr><td></td><td></td><td>कार्गो पर महत्वपूर्ण प्रभाव नहीं पड़ेगा। तथापि, 2–3 वर्षों की अल्पावधि में 6 प्रतिशत तक उच्चतर सीएजीआर तुलनात्मक सिरि रुपया मूल्य, पर्याप्त बिजली आपूर्ति, स्थिर राजनैतिक वातावरण, कम महंगाई दर और सामान्य एवं भारतीय अर्थव्यवस्था विशेषतः (ट्रेड और विकास रिपोर्ट 2014–यूएनसीटीएडी) के मद्देनजर विचार किया जा सकता है। तदनुसार, कंटेनर यातायात पूर्वानुमान निम्नवत् हैः–
<table>
<tr><th>वर्ष</th><th>5.75% वृद्धि</th><th>6% वृद्धि</th></tr>
<tr><td>2014-15</td><td>277,161</td><td>277,816</td></tr>
<tr><td>2015-16</td><td>293,098</td><td>294,485</td></tr>
<tr><td>2016-17</td><td>309,951</td><td>312,154</td></tr>
</table>
पिछले वर्षों की तुलना में अप्रैल से सितम्बर, 2014 अवधि के दौरान कंटेनर कार्गो के यातायात मिश्रण में काफी बदलाव रहा है। पोतांतरण कार्गो में लगभग 25–30 प्रतिशत से करीब 6 प्रतिशत की गिरावट आई है जिसे निम्नलिखित तालिका से देखा जा सकता हैः
(टीईयू)
<table>
<tr><th>क्र.सं.</th><th>वित्तीय वर्ष</th><th>स्थानीय (निर्यात+ आयात)</th><th>पोतांतरण</th><th>रेस्टोज़</th><th>जोड़</th></tr>
<tr><td>1</td><td>2012-13</td><td>181,439 (73.42%)</td><td>64,291 (26.01%)</td><td>1,404 (0.57%)</td><td>247,134</td></tr>
<tr><td>2</td><td>2013-14</td><td>200,743 (76.59%)</td><td>60,246 (22.99%)</td><td>1,102 (0.42%)</td><td>262,091</td></tr>
<tr><td>3</td><td>2014-15 (अप्रैल से सितम्बर)</td><td>122,488 (92.34%)</td><td>8,098 (6.10%)</td><td>2,068 (1.56%)</td><td>132,654</td></tr>
</table>
उपर्युक्त के मद्देनजर, वीसीटीपीएल के प्रस्ताव में परिगणित कंटेनर थ्रुपुट का संघटन वास्तविक नहीं हो सकता।</td></tr>
<tr><td></td><td>(ख) 2013–14 में वीसीटीपीएल द्वारा प्रहस्तित वास्तविक यातायात भी दर्शाएं।</td><td>2013–14 के दौरान वीसीटीपीएल मेंप्रहस्तित वास्तविक कंटेनर यातायात निम्नवत् हैः–
(टीईयू)
<table>
<tr><th>क्र.सं.</th><th>वित्तीय वर्ष</th><th>स्थानीय (निर्यात+ आयात)</th><th>पोतांतरण</th><th>रेस्टोज़</th><th>जोड़</th></tr>
<tr><td>1</td><td>2013-14</td><td>200,743 (76.59%)</td><td>60,246 (22.99%)</td><td>1,102 (0.42%)</td><td>262,091</td></tr>
</table></td></tr>
<tr><td>(ii)</td><td>वीसीटीपीएल ने वर्ष 2011–12 तथा 2012–13 में क्रमशः रु. 453.09 लाख, रु. 494.27 लाख के वास्तविक रॉयल्टी भुगतान के बारे में बताया है और वर्ष 2014–15, 2015–16 तथा 2016–17 में क्रमशः रु0 471.63 लाख, रु0 657.21 लाख और रु0 747.25 लाख की रॉयल्टी का अनुमान लगाया है। वीपीटी यह पुष्टि करे कि वीसीटीपीएल द्वारा प्रेषित रॉयल्टी आंकड़े लाइसेंस करार के प्रासंगिक प्रावधानों के अनुसार है। वर्ष 2013–14 के लिए वीसीटीपीएल द्वारा भुगतान की गई रॉयल्टी भी दर्शाएं।</td><td>वर्ष 2011–12, 2012–13 और 2013–14 के लिए वीसीटीपीएल द्वारा किया गया वास्तविक रॉयल्टी भुगतान भेजा गया है।</td></tr>
<tr><td>(iii)</td><td>(क) पुष्टि करें कि क्या वर्ष 2011–12 तथा 2012–13 के लिए वीपीटी को भुगतान किया गया रु. 84.96 लाख और रु. 92.73 लाख का वास्तविक पट्टा किराया वीसीटीपीएल के साथ किए गए एलए के प्रावधानों के अनुसार है। वर्ष 2013–14 के लिए वीसीटीपीएल द्वारा भुगतान किया गया पट्टा किराया भी दर्शाएं।</td><td>मै0 वीसीटीपीएल ने वर्ष 2011–12 के लिए रु. 78.71 लाख, वर्ष 2012–13 के लिए रु0 78.71 लाख और वर्ष 2013–14 के लिए रु. 78.71 लाख के पट्टा किरायों का भुगतान किया है।</td></tr>
<tr><td></td><td>(ख) यह भी पुष्टि करें कि क्या वर्ष 2014–15 से 2016–17 के लिए प्रत्येक वर्ष हेतु रु0 85.90 लाख का अनुमानित किराया लाइसेंस करार के प्रावधानों के अनुसार है।</td><td>वर्ष 2014–15 से 2016–17 के लिए वीसीटीपीएल द्वारा अनुमानित पट्टा किराये सुविचारित किए जा सकते हैं।</td></tr>
<tr><td>(iv).</td><td>(क) वीसीटीपीएल ने अपने प्रस्ताव के अनुबंध–3 में निर्धारित यार्ड क्षमता वर्ष 2011–12 से 2013–14 के लिए 3,53,759 टीईयू वार्षिक और वर्ष 2014–15 से 2016–17 तक 4,12,731 टीईयू वार्षिक बताई है। वीपीटी 6000 वर्ग मीटर के मौजूदा क्षेत्र के विकास पर विचार करते हुए और मौजूदा प्रशुल्क चक्र में 15,000 वर्ग मी. की अतिरिक्त भूमि लेते हुए वीसीटीपीएल द्वारा निर्धारित क्षमता की उपयुक्तता पर टिप्पणी करे।</td><td>6000 वर्ग मीटर के मौजूद क्षेत्र के विकास के संदर्भ में, यह स्पष्ट नहीं था कि क्या 6000 वर्ग मीटर का यह मौजूदा क्षेत्र पहले यार्ड क्षमता का निर्धारण करने में सुविचारित किया गाय था। चूंकि यह आबंटन मौजूदा क्षेत्र से बाहर बताया गया था। तथापि, 6000 वर्ग मीटर के मौजूदा क्षेत्र पर विचार करते हुए तथा वीसीटीपीएल द्वारा मौजूदा प्रशुल्क चक्र में 15,000 वर्ग मीटर की अतिरिक्त भूमि लेते हुए, यार्ड सर्वोत्तम क्षमता बढ़कर वर्ष 2014–15 से 2016–17 हेतु 247639 टीईयू वार्षिक (0.7x((0.6+2.1)x720)x2.5x365)/1.3x3 हो जाएगी।</td></tr>
<tr><td></td><td>(ख) यह भी पुष्टि करें कि वीसीटीपीएल को किया गया अतिरिक्त आबंटन एलए के प्रावधानों के अनुसार है और यह वीसीटीपीएल द्वारा प्रचालित होने की वजह से मौजूदा कंटेनर टर्मिनल से संबंधित है।</td><td>वीपीटी ने अपना जवाब नहीं भेजा है।</td></tr>
<tr><td></td><td>(ग) पुष्टि करें कि वीसीटीपीएल को किया गया अतिरिक्त आबंटन मौजूदा परियोजना से संबंधित है। यह भी पुष्टि करें कि अतिरिक्त भूमि का उक्त आबंटन नए</td><td>वीपीटी ने अपना जवाब नहीं भेजा है।</td></tr>
</table>

| | | |
|---|---|---|
| | कंटेनर टर्मिनल (विस्तार परियोजना) से संबंधित नहीं है जोकि वीसीटीपीएल को सौंपा गया है। | |
| (v) | वीसीटीपीएल ने मुख्य रूप से संयंत्र एवं मशीनरी, आईटी, मौजूदा अतिरिक्त भूमि का विकास, आदि में वर्ष 2014–15 से 2016–17 में क्रमशः रु. 11.39 करोड़, रु. 8.45 करोड़ और रु0 5.69 करोड़ सकल प्रखंड में अतिरिक्त अनुमानित किए हैं। वीपीटी वीसीटीपीएल द्वारा अनुमानित सकल प्रखंड में संवर्धनों की उपयुक्तता पर टिप्पणी करें। | वीपीटी ने अपना जवाब नहीं भेजा है। |
| (vi) | इस प्राधिकरण ने पिछले प्रशुल्क आदेश सं. टीएएमपी/10/2011–वीसीटीपीएल दिनांक 11 अक्तूबर, 2011 में उस समय प्रचलित सभी दरमान में 16 प्रतिशत वृद्धि प्रदान की थी और इसे 2 नई आरएमक्यूसी तथा 4 आरटीजीसी की शुरूआत की तारीख अथवा 1 जनवरी, 2012, जो भी बाद में हो, से प्रभावी की गई थी। वीसीटीपीएल ने बताया है कि आरटीजीसी अक्तूबर/दिसम्बर, 2011 को शुरू की गई थीं और आरएमक्यूसी अगस्त, 2012 में शुरू की गई थीं और टीएएमपी के आदेश के अनुसार, वीसीटीपीएल द्वारा संशोधित दरें 1 सितम्बर, 2012 से लागू की गई थीं। वीपीटी पुष्टि करे कि वीसीटीपीएल द्वारा प्रतिवेदित आरएमक्यूसी/आरटीजी की तैनाती की तारीख, वीसीटीपीएल द्वारा तैनात किए गए इन उपस्करों में प्रत्येक की संख्याएं और यह भी पुष्टि करें कि वीसीटीपीएल द्वारा कार्यान्वित संशोधित दरें 1 सितम्बर, 2012 से हैं। | वीपीटी ने अपना जवाब नहीं भेजा है। |

9. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय के अभिलेखों में उपलब्ध हैं। प्राप्त हुई टिप्पणियों और संबद्ध पक्षों द्वारा की गई टिप्पणियों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये ब्योरे हमारी वेबसाइट http://tariffauthority.gov.in पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

10. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:–

(i) इस प्राधिकरण द्वारा आदेश दिनांक 11 अक्तूबर, 2011 द्वारा अनुमोदित विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (वीसीटीपीएल) का मौजूदा दरमान (एसओआर) 31 मार्च, 2014 तक वैध है। जैसाकि पूर्ववर्ती अनुच्छेदों में पहले ही बताया जा चुका है, पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान, लागत विवरण में दर्शाई गई स्थिति के आधार पर, इस प्राधिकरण ने 1 जनवरी, 2012 से अथवा वीसीटीपीएल द्वारा अतिरिक्त नए उपस्कर अर्थात् 2 रेल माउंटेड घाट क्रेनें (आरएमक्यूसी) और 4 रबड़ टायर वाली गैन्ट्री क्रेनें (आरटीजीसी) शुरू होने की तारीख से, जो भी बाद में हो, तत्समय प्रचलित दरमान (एसओआर) के भाग–1 के अधीन सभी प्रशुल्क मदों में 16 प्रतिशत वृद्धि की अनुमति दी थी। वीसीटीपीएल ने बताया है कि 4 नई आरटीजीसी में से 2 अक्तूबर, 2011 में शुरू हुई थी और शेष 2 आरटीजीसी दिसम्बर, 2011 में शुरू हुई थी तथा दो नई आरएमक्यूसी अगस्त, 2012 के दौरान शुरू की गई थी। वीसीटीपीएल ने बताया है कि उसके दरमान में 16 प्रतिशत वृद्धि अक्तूबर, 2011 आदेश में इस प्राधिकरण के निर्णय का पालन करते हुए 1 सितम्बर, 2012 से लागू की गई थी।

(ii) दिसम्बर, 2013 में वीसीटीपीएल द्वारा दाखिल किया गया मूल प्रस्ताव 2014–15 से 2016–17 को कवर करते हुए तीन वर्षों की अवधि के लिए था। अनुमान 2013–14 पर आधारित थे जोकि आंशिक रूप से वास्तविक और आंशिक रूप से अनुमान थे। तत्पश्चात, वीसीटीपीएल ने 2013–14 के अनुमानों को वास्तविकताओं से अद्यतन करते हुए अपने पत्र दिनांक 03 नवम्बर, 2014 के कवर के अधीन संशोधित लागत विवरण दाखिल किए हैं और 2013–14 के वास्तविकताओं के आधार पर वर्ष 2014–15 से 2016–17 हेतु अनुमान भी संशोधित किए गए हैं। संशोधित लागत विवरण के आधार पर, वीसीटीपीएल ने पोतांतरण कंटेनर के अतिरिक्त सभी कंटेनरों के लिए इसके द्वारा पहले प्रस्तावित 22.90 प्रतिशत के विपरीत 28.09 प्रतिशत की यातायात वृद्धि की मांग की है। पोतांतरण कंटेनरों के लिए, वीसीटीपीएल ने अपने मूल प्रस्ताव में यथा प्रस्तावित 15.17 प्रतिशत कटौती का प्रस्ताव किया है। वीसीटीपीएल द्वारा अपने पत्र दिनांक 3 नवम्बर 2014 द्वारा दाखिल किया गया संशोधित प्रस्ताव और इस मामले की कार्यवाही के दौरान वीसीटीपीएल द्वारा प्रेषित अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण पर इस विश्लेषण के प्रयोजन हेतु विचार किए गए हैं।

(iii) 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.13 प्रचलित प्रशुल्क निर्धारित किए जाने के समय विश्वास किए गए पूर्वानुमानों के संदर्भ में निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि की समाप्ति पर महापत्तन न्यास तथा निजी टर्मिनल के वास्तविक भौतिक तथा वित्तीय कार्यनिष्पादन की समीक्षा करने का अधिकार देता है।

वीसीटीपीएल के प्रशुल्क की पिछली समीक्षा के दौरान, इस प्राधिकरण ने उक्त वर्षों के लिए अनुमानों पर विश्वास करते हुए वर्ष 2011–12 से 2013–14 के लिए प्रशुल्क निर्धारित किया था। वैसे, यह जरूरी है कि उक्त वर्षों के लिए वास्तविकताओं से वर्ष 2011–12 से 2013–14 के अनुमानों की तुलना की जाए।

(iv) अनुमानित स्थिति पर पहुंचने के लिए पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुसरित दृष्टिकोण वर्ष 2011–12 से 2013–14 हेतु वास्तविक निवल अधिशेष/घाटा के निर्धारण के लिए अंगीकृत किया गया है। वीसीटीपीएल द्वारा दाखिल किए गए लागत विवरण में किए गए संशोधनों के साथ वर्ष 2011–12 से 2013–14 के दौरान वीसीटीपीएल के कार्यनिष्पादन के विश्लेषण पर नीचे चर्चा की गई है:

(क) वर्ष 2011–12 से 2013–14 के दौरान वीसीटीपीएल द्वारा प्रहस्तित वास्तविक यातायात क्रमशः 2,34,697 टीईयू, 2,47,134 टीईयू और 2,62,091 टीईयू है, इसके विपरीत, तदनुरूपी अवधि के लिए अक्तूबर, 2011 के प्रशुल्क आदेश में अनुमानित यातायात 1,70,000 टीईयू, 1,95,000 टीईयू और 2,25,000 टीईयू था। भौतिक निष्पादन में भिन्नता 26 प्रतिशत है जोकि 20 प्रतिशत से अधिक पाया गया है।

(ख) जैसाकि पहले बताया गया है, दरमान के भाग (1) में इस प्राधिकरण द्वारा प्रदत्त 16 प्रतिशत प्रशुल्क वृद्धि 1 सितम्बर 2012 से अर्थात् अक्तूबर 2011 में परिकल्पित सभी उपस्करों के शुरू होने की तारीख से जोकि स्वीकृत प्रशुल्क में वृद्धि से जुड़ा था, वीसीटीपीएल द्वारा लागू की जानी थी। इसलिए, 1 सितम्बर, 2012 से 31 मार्च, 2014 तक की अवधि के लिए दरमान के भाग (1) के अधीन शामिल प्रशुल्क मदों हेतु पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविचारित आय अनुमान वास्तविक आय से तरह तरह से तुलना हेतु 1 सितम्बर, 2012 से वीसीटीपीएल द्वारा 16 प्रतिशत की प्रशुल्क वृद्धि के प्रभाव को लेने के लिए यथानुपात आधार पर समायोजित (परिवर्धित) किए गए हैं। 1 अप्रैल, 2011 से 30 अगस्त, 2012 तक की अवधि के लिए आय अनुमान पिछले प्रशुल्क आदेश में यथा सुविचारित व्यवस्थित किए गए हैं।

पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान, इस प्राधिकरण ने वीसीटीपीएल द्वारा तैनात किए जाने के लिए प्रस्तावित (अतिरिक्त 2 आरएमक्यूसी और 4 आरटीजीसी के लेखा पर) वीसीटीपीएल द्वारा अनुमानित प्रचालन तथा प्रत्यक्ष लेबर बल और अनुरक्षण लेबर बल की तैनाती में वृद्धि स्वीकार की थी। यह इस शर्त के अधीन था कि यदि प्रस्तावित विकास नहीं किया जाता है तो इसका वास्तविकताओं पर प्रभाव पड़ेगा, अगली प्रशुल्क समीक्षा में परिमाणित किया जाएगा। यह देखा गया है कि वीसीटीपीएल ने इस प्रशुल्क चक्र में अतिरिक्त 2 आरएमक्यूसी और 4 आरटीजीसी तैनात की हैं। इसलिए, इस लेखा पर कोई समायोजन आवश्यक नहीं है।

(ग) वीसीटीपीएल ने बताया है कि निर्यातों में वृद्धि को बढ़ावा देने के लिए टर्मिनल के माध्यम से पुर्नस्थापन हेतु पोतांतरण कंटेनरों तथा खाली कंटेनरों के प्रहस्तन प्रभारों में रियायत प्रदान की गई थी। पिछली अवधि के विश्लेष के प्रयोजन के लिए, अनुमोदित दरमान के अनुसार वसूलीयोग्य राजस्व पर ही विचार किया जा सकता है। इसलिए, वास्तविक आय में अपने विवेकाधिकार पर वीसीटीपीएल द्वारा प्रदत्त छूट पर विचार नहीं किया गया है और लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित वास्तविक आय में जोड़ा गया है।

(घ) लागत विवरण में वीसीटीपीएल द्वारा प्रेषित वास्तविक आय तथा व्यय की मदें वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित वैयक्तिक आंकड़ों से मेल नहीं खाती हैं क्योंकि लेखों में मदों का वर्गीकरण लागत विवरण से भिन्न है और लागत विवरण में कुछ मदों पर समायोजन किया गया है। तथापि, वीसीटीपीएल ने वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित लाभ/हानि के साथ लागत विवरण में निवल अधिशेष/घाटा का मिलान करते हुए विवरण भेजा है और इसलिए उसके लागत विवरण में वीसीटीपीएल द्वारा दिए गए वास्तविक आंकड़ों पर इस विश्लेषण में विश्वास किया गया है।

(ङ) 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.8.1 के अनुपालन में, दूसरे उच्चतम बोलीदाता द्वारा उद्धरित स्तर होते हुए 49 प्रतिशत रॉयल्टी भुगतान इसके द्वारा प्रहस्तित वास्तविक यातायात पर वीसीटीपीएल के पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार पास–थ्रू के रूप में स्वीकार किया गया है। उक्त 49 प्रतिशत की स्वीकार्य प्रतिशत लाइसेंस करार में निर्दिष्ट प्रति टीईयू रॉयल्टी के संदर्भ में वीसीटीपीएल के पूर्ववर्ती आदेश में वीसीटीपीएल मामले में निर्धारित की गई है और दूसरे अधिकतम बोलीदाता द्वारा उद्धरित राजस्व स्ट्रीम के निवल वर्तमान मूल्य पर आधारित है।

एलए के प्रावधानों के अनुसार, वीसीटीपीएल न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट (एमजीटी) स्तरों पर रॉयल्टी का भुगतान करने के लिए बाध्य है, यदि प्रहस्तित वास्तविक यातायात एमजीटी के स्तर से कम रहता है। वर्ष 2011–12 से 2013–14 के लिए वीसीटीपीएल द्वारा निर्दिष्ट एमजीटी क्रमशः 2,00,200 टीईयू, 2,17,400 टीईयू और 2,35,400 टीईयू है, जबकि वीसीटीपीएल द्वारा वास्तव में प्रहस्तित यातायात तदनुरूपी अवधि के लिए क्रमशः 2,34,697 टीईयू, 2,47,134 टीईयू और 2,62,091 टीईयू बताया गया है जोकि एमजीटी स्तर से अधिक है। वर्ष 2011–12 से 2013–14 के वार्षिक लेखे क्रमशः रु0 453.09 लाख, रु. 494.26 लाख और रु0 823.96 लाख का रॉयल्टी भुगतान दर्शाते हैं। जैसाकि पिछले प्रशुल्क आदेश में किया गया था, वीसीटीपीएल ने लाइसेंस करार के अनुसार रॉयल्टी की प्रति टीईयू दर के संदर्भ में वर्ष 2011–12 से 2013–14 के दौरान इसके द्वारा प्रहस्तित वास्तविक यातायात पर रॉयल्टी भुगतान पर पहुंचा है और वर्ष 2011–12 से 2013–14 के लिए क्रमशः रु. 222.01 लाख, रु. 242.19 लाख और रु. 403.74 लाख पर पास–थ्रू के रूप में दूसरे उच्चतम बोलीदाता की सीमा अर्थात् 49 प्रतिशत तक रॉयल्टी भुगतान पर विचार किया है। इसपर विचार किया गया है क्योंकि यह पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार है।

(च) ब्याज और वित्त व्यय और जमाराशियों तथा निवेशों से ब्याज आय पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुसरित स्थिति को बनाए रखते हुए लागत विवरण में सुविचारित नहीं किया गया है।

(छ) "अन्य आय" के अधीन वर्ष 2012–13 के लिए वार्षिक लेखे रु. 342.19 लाख के लिक्विडेटिड नुकसान (एलडी) की वसूली के बारे में बताते हैं। वार्षिक लेखों से यह देखा गया है कि एलडी की वसूली आपूर्तिकर्ता द्वारा उपस्कर की डिलीवरी में विलंब की वजह से हुई है। चूंकि कंटेनर प्रहस्तन प्रचालनों से आय नियमित प्रकार की आय प्रकृति नहीं है इसलिए वीसीटीपीएल द्वारा अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार पूर्व अवधि विश्लेषण में उक्त राशि पर विचार नहीं किया गया है। संयोगवश, यह पिछले प्रशुल्क आदेश में प्रशुल्क निर्धारण में सुविचारित अनुमानों का हिस्सा नहीं था।

(ज) वीसीटीपीएल के वार्षिक लेखे वर्ष 2012–13 में रु. 72.25 लाख का निवल विदेशी मुद्रा विनिमय लाभ और वर्ष 2011–12 में रु. 24.08 लाख और वर्ष 2013–14 में रु. 994.34 लाख का निवल विदेशी मुद्रा विनिमय हानि दिखाते हैं।

वीसीटीपीएल ने वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित वास्तविक विदेशी मुद्रा विनिमय लाभ/हानि का ब्रेकअप भेजा है। वीसीटीपीएल द्वारा प्रेषित ब्योरों से यह देखा जा सकता है कि वर्ष 2012–13 में प्रतिवेदित रु. 72.25 लाख का विदेशी मुद्रा विनिमय लाभ रु. 10.97 लाख खरीदारों के क्रेडिल के पुनर्विवरण से संबंधित है और रु. 51.00 लाख अग्रेषण करार के रद्द होने से संबंधित है। वास्तविक लेनदेन और वास्तविक भुगतान के लेखा पर होने वाला विदेशी मुद्रा विनिमय लाभ/हानि प्रशुल्क निर्धारण कार्यवाही के प्रयोजन के लिए लागत विवरण में लिए गए हैं। ऋण/परिसंपत्तियों/व्ययों के पुनर्विवरण के लेखा पर होने वाले विदेशी मुद्रा विनिमय लाभ अथवा हानि पर प्रशुल्क निर्धारित किए जाने के समय विचार नहीं किया गया है। इसलिए, खरीदार क्रेडिट के पुनर्विवरण पर प्रतिवेदित विदेशमी मुद्रा विनिमय लाभ पर विचार नहीं किया गया है। यह अन्य टर्मिनलों के प्रशुल्क निर्धारण में भी अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार है जोकि 2005 दिशानिर्देशों द्वारा शासित किए जाते हैं। इसके अलावा, वीसीटीपीएल के मामले में, अग्रेषण करार रद्दीकरण के लेखा पर विदेशी मुद्रा विनिमय लाभ एवं हानि भी बताए गए हैं। अग्रेषण करार रद्दीकरण पर विदेशी मुद्रा विनिमय लाभ/हानि की प्रकृति अस्पष्ट रह गई है। पिछले प्रशुल्क आदेश में इस मद पर विचार नहीं किया गया था। इसलिए वास्तविकताओं की समीक्षा करते समय भी, अग्रेषण करार के रद्दीकरण के लेखा पर इस विदेशी मुद्रा विनिमय लाभ/हानि पर अनुमानों के साथ तरह–तरह की तुलना करने के लिए विचार नहीं किया गया है। तदनुसार, रु0 61.98 लाख का विदेशी मुद्रा विनिमय लाभ अर्थात् वर्ष 2012–13 में रु. 10.98 लाख और रु. 51.00 लाख का जोड़, अलग रखे गए हैं।

इसी दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए, वर्ष 2011–12 के लिए, प्रबंधन शुल्क के पुनर्विवरण हेतु रु. 1.08 लाख, खरीदार क्रेडिट के पुनर्विवरण के लिए रु. 134.24 लाख और अग्रेषण करार रद्दीकरण की वजह से रु. 114.36 लाख का विदेशी मुद्रा विनिमय लाभ कुल विदेशी मुद्रा विनिमय नुकसान रु. 20.96 लाख (रु. 1.08 + रु0 134.24 – रु. 114.36 लाख) अलग रखा गया है। विदेशी मुद्रा विनिमय लाभ/हानि की सभी अन्य मदें जोकि भंडारों की खरीद आदि के लिए नियमित संव्यवहार हैं, लागत विवरण में सुविचारित किए गए हैं।

(v). वीसीटीपीएल ने जून 2003 से जून, 2008 तक पांच वर्षों की अवधि के लिए वीसीटीपीएल को तकनीकी ज्ञान ओर प्रबंधकीय सेवाएं प्रदान करने के लिए दुबई पोटर्स इंटरनेशनल और यूनाइटेड लाइनर एजेंसीज (यूएलए) के साथ तकनीकी सेवा करार किया था। चूंकि प्राप्त की गई तकनीकी सेवाओं का लाभ सम्पूर्ण परियोजना कार्यकाल में होने वाली थी, इसलिए वीसीटीपीएल द्वारा किए गए प्रथम करार के मामले में तकनीकी सेवा को परियोजना अवधि में बांट दिया था। पिछले प्रशुल्क संशोधन आदेश में लागत विवरण में सुविचारित टीएसएफ भुगतान का वार्षिक प्रभाव वर्ष 2011–12 से 2013–14 के लिए रु. 15.70 लाख प्रति वर्ष है। पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान, इस प्राधिकरण ने लेनदेन के आर्म्स लैंथ रिलेशनशिप को प्रमाणित करते हुए उसके सनदी लेखाकार द्वारा जारी किए गए प्रमाणपत्र पर विश्वास करते हुए प्रचालन लागतों के हिस्से के रूप में टीएसएफ स्वीकृत किया गया था और यह इस शर्त के अधीन था कि वीसीटीपीएल अगली प्रशुल्क समीक्षा के समय आयकर निर्धारण आदेशों की प्रतियां प्रस्तुत करेगा।

वीसीटीपीएल ने अब निर्धारण वर्षों अर्थात् 2004–05 से 2009–10 के लिए आयकर निर्धारण आदेश भेजे हैं। निर्धारण वर्षों 2004–05 से 2009–10 हेतु वीसीटीपीएल द्वारा प्रेषित आयकर निर्धारण आदेशों की प्रतियों का अवलोकन करने पर यह देखा गया है कि आयकर प्राधिकारियों ने तत्संबंधी वर्षों में आयकर निर्धारण के प्रयोजन के लिए ''प्रबंधन परामर्श शुल्क'' रूप में तकनीकी सेवा शुल्क व्यय रूप में स्वीकार किया है।

तथापि, निर्धारण वर्ष 2010–11 (वित्तीय वर्ष 2009–10) के संदर्भ में, निर्धारण आदेश की प्रति दर्शाती है कि निर्धारण अधिकारी ने वीसीटीपीएल द्वारा व्यय रूप में दावाकृत पिछले पांच वर्षों अर्थात् 2003–04 से 2007–08 के लिए टीएसएफ अस्वीकृत कर दिया है क्योंकि वीसीटीपीएल द्वारा भुगतान निर्धारण वर्ष 2010–11 में किया गया है। निर्धारिण अधिकारी ने इस आधार पर निर्धारण वर्ष 2010–11 में इस व्यय को अस्वीकृत किया है कि निर्धारण वर्ष 2010–11 में वीसीटीपीएल द्वारा दावाकृत टीएसएफ पर व्यय पिछले वर्षों से संबंधित है जिसके लिए टीएसएफ के भुगतान हेतु प्रावधान वीसीटीपीएल पहले ही कर चुका है। वीसीटीपीएल ने उक्त निर्धारण आदेश के खिलाफ अपील दाखिल की थी। अपीलीय प्राधिकारी अर्थात् आयकर आयुक्त (सीआईटी) अपील ने अपने आदेश दिनांक 4 अप्रैल, 2013 द्वारा निर्धारण वर्ष 2010–11 के लिए आयकर निर्धारण पर वीसीटीपीएल द्वारा दाखिल की गई अपील के संदर्भ में एक आदेश पारित किया था। इस दस्तावेज का अवलोकन करने पर, यह विदित होता है कि सीआईटी अपील ने उक्त आदेश में निर्णय दिया है कि वीसीटीपीएल ने प्रत्येक वर्ष टीएसएफ के लिए प्रावधान किया है जिससे यह साबित होता है कि उसने प्रत्येक वर्ष के अंत में उत्पन्न होने वाला प्रबंधन शुल्क (टीएसएफ) का भुगतान करने की उसकी देयता को स्वीकार किया है। यह उद्धरित करते हुए, निर्धारण वर्ष 2010–11 में वर्ष 2004–05 से 2009–10 के लिए वीसीटीपीएल द्वारा दावाकृत व्यय की कटौती सीआईटी द्वारा अस्वीकृत की गई है। उसी समय, सीआईटी ने तत्संबंधी निर्धारण वर्षों 2004–05 से 2009–10 में व्यय रूप में प्रबंधन शुल्क स्वीकृत किया था।

मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.8.1 के अनुसार, निजी टर्मिनलों द्वारा अपने प्रवर्तकों अथवा उनके सहयोगी मालिकों को देय तकनीकी सेवा शुल्क (टीएसएफ) प्रशुल्क निर्धारण प्रयोजनों के लिए लागत की मद के रूप में स्वीकार किया जा सकता है यदि 'आर्म्स लैंथ रिलेशनशिप' की यार्ड–स्टिक आयकर अधिनियम, 1961 के अधीन यथा परिभाषित स्थापित हो जाती है। यह देखा गया है कि आयकर विभाग ने निर्धारण वर्षों 2004–05 से 2009–10 के लिए टीएसएफ स्वीकृत किया है। चूंकि खंड 2.8.2 लेनदेन के आर्म्स लैंथ रिलेशनशिप के संदर्भ में ही लेनदेन की उपयुक्तता की जांच करने की अपेक्षा करता है, जिसे आयकर विभाग द्वारा चुनौती नहीं दी गई है, यह प्राधिकरण पूर्व अवधि 2011–12 से 2013–14 के लिए इस व्यय को स्वीकार करता है। इस प्रकार, प्रथम करार के संदर्भ में रु. 15.70 लाख का प्रभाजित तकनीकी सेवा शुल्क पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार वर्ष 2011–12 से 2013–14 के प्रत्येक वर्ष के लिए सुविचारित किया गया है।

जून 2003 से जून 2008 तक पांच वर्षों की अवधि के लिए किए गए टीएसएफ हेतु पुराने करार को छूट दी गई है। पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान, वीसीटीपीएल ने बताया था कि नए उपस्कर के लिए तकनीकी ज्ञान उपलब्ध करवाने हेतु पांच वर्षों की अवधि के लिए डीपी वर्ल्ड एफजेडई (डीपीडब्ल्यूएफ) के साथ 10 मार्च 2011 को एक नया करार किया था। इस प्राधिकरण ने पैरा 12 (xvii) में यथा दिए गए पिछले प्रशुल्क आदेश में वीसीटीपीएल द्वारा किए गए नए (दूसरे) करार से उत्पन्न होने वाला तकनीकी सेवा शुल्क स्वीकार नहीं किया था क्योंकि पूर्ववर्ती लेनदेन के मामले में आर्म्स लैंथ रिलेशनशिप आयकर निर्धारण आदेश जमा करते हुए पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान समग्र रूप से स्थापित नहीं किया गया था। इस प्राधिकरण ने निर्णय दिया था कि अगली समीक्षा के समय नए करार के प्रभाव की समीक्षा की जाएगी बशर्ते वीसीटीपीएल आयकर प्रयोजन के लिए लागत की मद के रूप में टीएसएफ स्वीकार करने वाला प्रासंगिक आयकर निर्धारण आदेश भेजता है और नए करार से होने वाले टीएसएफ के वास्तविक भुगतान के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य भी भेजता है। चूंकि नए करार के लिए टीएसएफ वर्ष 2011–12 से 2013–14 के अनुमानों में सुविचारित नहीं किया गया था, इसलिए तरह–तरह की तुलना के लिए पिछले प्रशुल्क आदेश में इस प्राधिकरण के निर्णय के अनुसार वास्तविकताओं की समीक्षा करते समय इसपर विचार नहीं किया जा सकता। इस व्यय को स्वीकार नहीं करते हुए, वीसीटीपीएल घाटे की स्थिति में नहीं होगा क्योंकि इस मद की मौजूदा प्रशुल्क चक्र में समीक्षा की गई है और वर्ष 2011–12 से 2015–16 पांच वर्षों की अवधि के लिए वीसीटीपीएल द्वारा दूसरे करार के कुल टीएसएफ को शेष परियोजना अवधि अर्थात् 2014–15 से प्रभाजित करते हुए भविष्य प्रशुल्क हेतु व्यय रूप में स्वीकृत किया जा रहा है जैसाकि अनुवर्ती अनुच्छेदों में बताया गया है।

(vi) अक्तूबर 2011 के पिछले प्रशुल्क आदेश में, वर्ष 2011–12 से 2013–14 के लिए प्राथमिक व्ययों का बट्टा खाता रु. 12.53 लाख पर सुविचारित किया गया था। वर्ष 2011–12 से 2013–14 के वार्षिक लेखों में ऐसे किसी व्यय के बारे में नहीं बताया गया है। ऐसी स्थिति में, वास्तविक स्थिति का विश्लेषण करते समय, प्राथमिक व्यय का बट्टा–खाता वर्ष 2011–12 से 2013–14 हेतु यथा सुविचारित रु. 12.53 लाख पर व्यवस्थित किया गया है।

(vii) पट्टा किरायों के संबंध में, वीपीटी ने बताया है कि वीपीटी द्वारा भुगतान किया गया पट्टा किराया वर्ष 2011–12 से 2013–14 के प्रत्येक वर्ष के लिए एकसमान रूप से रु. 78.71 लाख है। वीपीटी खामोश रहा है और कारण स्पष्ट नहीं किए हैं कि क्यों वीसीटीपीएल द्वारा वर्ष 2011–12 से 2012–13 के लिए प्रतिवेदित क्रमशः रु0 84.96 लाख और रु. 92.73 लाख पत्तन द्वारा निर्दिष्ट पट्टा किराये की अपेक्षा अधिक है। चूंकि लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार वीसीटीपीएल द्वारा प्रतिवेदित पट्टा किराया, वीसीटीपीएल के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार पट्टा किराया पिछली अवधि के विश्लेषण में सुविचारित किया गया है।

(viii) (क) वीसीटीपीएल ने पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार प्राथमिक व्यय के पूंजीकृत भाग पर मूल्यह्रास घटक को अलग रखते हुए मूल्यह्रास आंकड़ों में भी उपयुक्त समायोजन किया है।

(ख) वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित निवल अचल परिसंपत्तियां वीसीटीपीएल द्वारा उसके वार्षिक लेखों में यथा प्रतिवेदित प्राथमिक व्यय के निवल मूल्य को घटाते हुए समायोजित किया गया है। हमारे परिकलन के अनुसार प्राथमिक व्यय बट्टा खाता का अप्रमाजित हिस्सा प्रतिलाभ स्वीकृत किए जाने के प्रयोजन हेतु निवल अचल परिसंपत्तियों के हिस्से के रूप में सुविचारित किया गया है। यह पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार है।

(ix) कार्य पूंजी की स्वीकार्यता नीचे विश्लेषित की गई है:

(क) वीसीटीपीएल ने वर्ष 2011–12 से 2013–14 के लिए विविध देनदारियों के रूप में एक माह की प्रचालन आय पर विचार किया है। यह 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में शामिल प्रावधानों के अनुसार नहीं है, वैसे विविध देनदारियां शून्य सुविचारित की गई हैं।

(ख) 2005 दिशानिर्देशों को रिफाइन करते हुए 30 सितम्बर 2008 को इस प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश के अनुसार, कुछ व्ययों का पूर्व–भुगतान जोकि लाइसेंस करार के प्रावधानों से आता है, विविध देनदारियों के रूप में सुविचारित किया जा सकता है।

वीसीटीपीएल द्वारा वीपीटी के साथ किए गए लाइसेंस करा में पट्टा किरायों के किसी अग्रिम भुगतान के बारे में निर्धारण नहीं किया गया है।

वीसीटीपीएल और वीपीटी के बीच हुए एलए के अनुच्छेद 5.1 के अनुसार, रॉयल्टी अनुवर्ती माह के तत्काल पश्चात 7वें दिन देय है। इस प्रकार यह स्पष्ट है कि एलए के अनुसार, वीसीटीपीएल को रॉयल्टी का कोई अग्रिम भुगतान करने की आवश्यकता भी नहीं है। वीसीटीपीएल के मामले में, यह पाया गया है कि लाइसेंस करार से आने वाली मदों में से कोई भी मद विचार के लिए योग्य नहीं है।

(ग). वीसीटीपीएल ने वर्ष 2011–12 से 2013–14 के लिए ईंधनों को छोड़कर भंडारों के उपभोग के ब्योरे भेजे हैं और वर्तमान परिसंपत्ति के परिकलन में उसके 50 प्रतिशत पर विचार किया है जोकि प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रावधानों के अनुसार है। वीसीटीपीएल द्वारा प्रेषित आंकड़ों पर विचार किया गया है।

(घ). रोकड़ शेषराशि उपरिव्ययों सहित एक माह के रोकड़ प्रचालन व्ययों पर परिकलित की गई है जैसा वीसीटीपीएल के पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान किया गया था।

(ङ) वीसीटीपीएल ने वर्ष 2011–12 से 2013–14 के लिए वार्षिक लेखों के अनुसार मौजूदा देयताओं पर विचार किया है बशर्ते मांग पर पुर्नभुगतान योग्य ऋण, दीर्घावधि ऋण की मौजूदा परिपक्वता, उधारियों पर प्रोद्भूत ब्याज, अचल परिसंपत्तियों की खरीद पर देय और वीपीटी को देय सांविधिक देयता, ग्रेच्युटी के लिए प्रावधान, क्षतिपूर्तित अनुपस्थिति के लिए प्रावधान आदि को छोड़कर। मौजूदा देयताएं जैसे अचल परिसंपत्तियों की खरीद पर देय, वीपीटी को देय, ग्रेच्युटी हेतु प्रावधान, क्षतिपूर्तित अनुपस्थितियों हेतु प्रावधान हमारे विश्लेषण में मौजूदा देयताओं के हिस्से के रूप में सुविचारित किए गए हैं।

(च) उपर्युक्त समायोजनों के अधीन, कार्य पूंजी नकारात्मक परिगणित होती है। इसलिए, इसे शून्य सुविचारित किया गया है। इस प्रकार, नियोजित पूंजी में वर्ष 2011–12 से 2013–14 के लिए क्रमशः रु0 5,651.54 लाख, रु0 13,041.93 लाख और रु0 11,964.29 लाख का केवल परिसंपत्तियों के निवल प्रखंड शामिल है।

(x) अक्तूबर 2011 के पिछले प्रशुल्क आदेश में, नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ वर्ष 2011–12 से 2013–14 के लिए 16 प्रतिशत की दर से स्वीकृत किया गया था। उक्त वर्षों हेतु वास्तविकताओं का विश्लेषण करते समय इसी स्थिति को बनाए रखा गया है।

(xi) (क) पूर्व अवधि 2011–12 से 2013–14 के लिए अनुमानों के सापेक्ष वास्तविक आंकड़े दर्शाते हुए लागत विवरण की प्रति **अनुबंध–1** रूप में संलग्न की गई है। पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविचारित अनुमानों के सापेक्ष वास्तविकताओं की तुलना का सार नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:

(रु0 लाखों में)

| **विवरण** | **पूर्ण रूप में वर्ष 2011–12 से 2012–13 के लिए कुल (रु0 लाखों में)** | | **भिन्नता % में** |
|---|---|---|---|
| | **प्रशुल्क आदेश के अनुसार अनुमान** | **वास्तविकताएं** | |
| यातायात (टीईयू में) | 5,90,000 | 7,43,922 | 26% |
| प्रचालन आय | 15,970.71 * | 22,800.01 | 43% |
| कुल व्यय | **13,112.44** | **15,711.71** | 19.8% |
| अधिशेष/घाटा प्रतिलाभ से पहले | **2,858.27** | **7,088.30** | 148% |
| नियोजित पूंजी (औसत) | 12,435.30 | 10,219.25 | -18% |
| तीन वर्षों 2011–12 से 2013–14 के लिए नियोजित पूंजी पर 16 प्रतिशत प्रतिलाभ | 5,968.95 | 4,905.24 | -18% |
| आरओसीई के बाद निवल अधिशेष (पूर्व अधिशेष के समायोजन से पहले) | (-)3,110.67 | 2,183.06 | |
| अक्तूबर 2011 आदेश में निर्धारित पूर्व अवधि अधिशेष का समायोजन | 2,402.46 | - | |
| आरओसीई के बाद निवल अधिशेष (पूर्व अधिशेष के समायोजन के बाद) | (-)708.21 | 2,183.06 | |

***** प्रचालन आय अनुमान आरएमक्यूसी और आरटीजीसी की तैनाती के बाद 1 सितम्बर 2012 से वीसीटीपीएल द्वारा कार्यान्वित अक्तूबर 2011 के प्रशुल्क आदेश में प्रदान की गई प्रशुल्क वृद्धि का प्रभाव दर्शाने के लिए अद्यतन किए गए हैं।

(ख) वर्ष 2011–12 से 2013–14 से संबंधित पूर्व अवधि के संदर्भ में विश्लेषण के निष्कर्ष नीचे दिए गए हैं:–

(i) वीसीटीपीएल द्वारा प्रहस्तित वास्तविक कुल यातायात वर्ष 2011–12 से 2013–14 अवधि के दौरान 5,90,000 टीईयू के अनुमानित यातायात के विपरीत 7,43,922 टीईयू है। भौतिक पैरामीटर अर्थात् वास्तविक प्रहस्तित यातायात में भिन्नता अनुमानों की तुलना में 26 प्रतिशत सकारात्मक है।

(ii) वीसीटीपीएल द्वारा अर्जित प्रचालन आय 43 प्रतिशत की सकारात्मक भिन्नता के परिणामस्वरूप तदनुरूपी अवधि के लिए रु. 159.71 करोड़ के अनुमानन के विपरीत रु0 288.00 करोड़ है।

(iii) व्यय साइड पर, तीन वर्षों के लिए वास्तविक कुल व्यय तदनुरूपी अवधि के लिए पिछले आदेश में रु0 131.11 करोड़ के अनुमानित व्यय के विपरीत रु0 157.12 करोड़ है। इस प्रकार कुल वास्तविक व्यय पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुमानित व्यय की तुलना में 19.80 प्रतिशत की सकारात्मक भिन्नता दर्शाता है।

(iv) वर्ष 2011–12 से 2013–14 के लिए औसत नियोजित पूंजी रु0 124.35 करोड़ की औसत अनुमानित नियोजित पूंजी के विपरीत रु0 102.19 करोड़ है। नियोजित औसत पूंजी में भिन्नता 18 प्रतिशत नकारात्मक है।

(v) हमारे द्वारा तैयार किए गए लागत विवरण के अनुसार, वीसीटीपीएल ने वर्ष 2011–12 से 2013–14 के लिए प्रतिलाभ से पहले रु0 2629.78 लाख, रु0 2117.93 लाख और रु0 2340.59 लाख का अधिशेष अर्जित किया है जोकि कुल औसत अधिशेष रु0 2362.77 लाख होता है। इस प्रकार नियोजित औसत पूंजी पर अर्जित औसत प्रतिलाभ 23.1 प्रतिशत परिगणित होता है, जैसाकि निम्नलिखित तालिका में दर्शाया गया है:–

(रु0 लाखों में)

| विवरण | **2011-12** | **2012-13** | **2013-14** | औसत |
|---|---|---|---|---|
| वीसीटीपीएल द्वारा अर्जित प्रतिलाभ से पहले वास्तविक अधिशेष | **2629.78** | **2117.93** | **2340.59** | **2362.77** |
| वास्तविक नियोजित पूंजी | 5,651.54 | 13,041.93 | 11,964.29 | **10,219.25** |
| नियोजित पूंजी पर वास्तविक प्रतिलाभ | 46.5% | 16.2% | 19.6% | 23.1% |

(vi) जैसाकि उपर्युक्त विश्लेषण से देखा जा सकता है कि भौतिक पैरामीटर अर्थात् प्रहस्तित वास्तविक यातायात और प्रचालन आय के रूप में वित्तीय निष्पादन में भिन्नता लगभग +20 प्रतिशत है। इसके अलावा, उपर्युक्त तालिका के अनुसार, वीसीटीपीएल ने पिछले प्रशुल्क आदेश में स्वीकृत 16 प्रतिशत प्रतिलाभ के विपरीत नियोजित पूंजी पर 23.1 प्रतिशत का औसत प्रतिलाभ अर्जित किया है।

प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.13 के अनुसार, पिछले प्रशुल्क चक्र के लिए वास्तविक भौतिक और वित्तीय कार्यनिष्पादन की समीक्षा + अथवा – 20 प्रतिशत की भिन्नता दर्शाता है तो ऐसे प्रोद्भूत किए गए लाभ/हानि का 50 प्रतिशत अगले प्रशुल्क चक्र में समायोजित किया जाएगा। इसलिए, 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अुनसार, वीसीटीपीएल के मौजूदा प्रशुल्क चक्र में पिछले अधिशेष का समायोजन करने का मामला है।

(vii) पिछली अवधि के लिए अतिरिक्त अधिशेष के समायोजन पर विचार करने से पहले, अक्तूबर 2011 आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा लिए गए निर्णय से डील करना प्रासंगिक है। पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान, गैर–कंटेनर पोत (एनसीवी) से आय के संबंध में वीसीटीपीएल द्वारा प्रेषित पूर्वानुमान/अनुमानों पर शंका का कुछ तत्व था। जैसाकि वीसीटीपीएल द्वारा उस समय किए गए निवेदनों के आधार पर उक्त आदेश के पैरा 12(vii)(ख) में बताया गया है कि भविष्य वर्षों में इस स्रोत से आय में काफी कमी रहने का अनुमान है, इसलिए इस प्राधिकरण ने इस शर्त के अधीन वीसीटीपीएल द्वारा यथा अनुमानित एनसीवी से आय पर विश्वास किया है कि यदि अनुमानित एनसीवी आय के सापेक्ष वास्तविक में कोई सकारात्मक भिन्नता पाई जाती है तो ऐसा प्रोद्भूत अगले प्रशुल्क समीक्षा में पूर्णतः समायोजित किया जाएगा।

इस प्रकार, अनुमानों के सापेक्ष वास्तविकताओं की समीक्षा करते समय, यह देखा गया है कि रु0 30 लाख प्रतिवर्ष अर्थात् कुल रु0 90 लाख पर एनसीवी से अनुमानित आय के विपरीत, तदनुरूपी अवधि के लिए वीसीटीपीएल द्वारा अर्जित कुल कुल आय रु0 287.41 लाख है। पूर्ण रूप में भिन्नता रु0 197.41 लाख सकारात्मक है अर्थात् वीसीटीपीएल ने अनुमानों की अपेक्षा रु0 197.41 लाख अधिक अर्जित किया है और प्रतिशत में यह 219.34 प्रतिशत परिगणित होता है। उपर्युक्त के मद्देनजर, इस प्राधिकरण के निर्णय के अनुसार, अनुमान स्तर अर्थात् 197.41 लाख पर वीसीटीपीएल द्वारा अर्जित अतिरिक्त आय मौजूदा प्रशुल्क चक्र में पूर्णता समायोजित किया गया है। चूंकि अतिरिक्त आय को पूर्णतः समायोजित करने का निर्णय वीसीटीपीएल के अनुमान पर शंकाओं के आधार पर पहले ही लिया गया है जोकि पूरी तरह से सही साबित हुआ है, यह प्राधिकरण समायोजन के लिए केवल 50 प्रतिशत पर विचार करने के लिए वीसीटीपीएल के अनुरोध पर सहमति प्रदान करने की स्थिति में नहीं है।

(viii) पूर्व अवधि 2011–12 से 2013–14 के लिए निर्धारित अतिरिक्त अधिशेष का समायोजन नहीं आ रहा है। यहां पर नोट करना प्रासंगिक है कि चूंकि एनसीवी से अतिरिक्त आय वर्ष 2011–12 से 2013–14 के लिए पहले ही ली जा चुकी है, एनसीवी से संबंधित आय के अतिरिक्त के बाद शेष वास्तविक अतिरिक्त अधिशेष 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के प्रावधानों के अनुसार, 50 प्रतिशत की सीमा तक समायोजित करने के लिए विचार किया गया है। समाहित करते हुए, वर्ष 2011–12 से 2013–14 के लिए अधिशेष (स्वीकार्य प्रतिलाभ के बाद) जो मौजूदा प्रशुल्क चक्र में समायोजन के लिए सुविचारित किया जा रहा है, निम्नवत् हैः–

(रु0 लाखों में)

| विवरण | रु0 लाखों में | समायोजित किया जाए | समायोजन के लिए सुविचारित |
|---|---|---|---|
| एनसीवी से अतिरिक्त आय (रु0 287.41 लाख – रु0 90 लाख) | 197.41 | **100%** | **197.41** |
| वर्ष 2011–12 से 2013–14 के लिए निर्धारित कुल वास्तविक अतिरिक्त अधिशेष घटाव एनसीवी से आय (रु0 2183.06 लाख – रु0 287.41 लाख) | 1895.65 | **50%** | **947.82** |
| समायोजित करने के लिए सुविचारित किया जाने वाला कुल अतिरिक्त अधिशेष | | | **1145.23** |

(ix) इस प्रकार, वर्ष 2011–12 से 2013–14 के दौरान अनुमत लागत और स्वीकार्य प्रतिलाभ से अधिक वीसीटीपीएल द्वारा अर्जित रु0 1145.23 लाख का वास्तविक अधिशेष भविष्य प्रशुल्क में समायोजित किया जाना है। कुछ अन्य निजी टर्मिनलों जैसे गेटवे टर्मिनल्स ऑफ इंडिया लिमिटेड (जीटीआईपीएल), चेन्नई कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (सीसीटीपीएल), टीएम इंटरनेशनल लॉजिस्टिक्स लिमिटेड (टीएमआईआईएल) और साउथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड के हाल ही के मामले आदि के प्रशुल्क मामलों में, जहां समायोजन के लिए पूर्व अधिशेष की महत्वपूर्ण राशि पैदा हुई है और जहां मौजूदा प्रशुल्क में कटौती के लिए एक मामला था, इस प्राधिकरण ने प्रशुल्क में उतार–चढ़ाव को आसान बनाने के लिए और एक चक्र में प्रशुल्क में आर्टिफिश्यल कटौती से बचने के लिए, पांच वर्षों की अवधि में ऐसे पूर्व अधिशेष का समायोजन करने के लिए विचार किया है।

मौजूदा मामले में, जैसाकि देखा जा सकता है, हमने विश्लेषण पर प्रगति की है, भविष्य अवधि के लिए लागत स्थिति घाटा स्थिति दर्शाती है जोकि प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर प्रशुल्क के ऊध्वर्मुखी संशोधन के लिए जरूरी है। अगले प्रशुल्क चक्र में समायोजन के लिए पूर्व अधिशेष के कुछ हिस्से को पढ़ते हुए मौजूदा चक्र में प्रशुल्क में वृद्धि प्रदान करना उचित नहीं है। इसलिए, प्रशुल्क वृद्धि पर विचार करने से पहले इसी प्रशुल्क चक्र में मूल्यांकित पूर्व अधिशेष के समायोजन को एक्जास्ट करने के लिए वांछित है। इसलिए, मौजूदा प्रशुल्क चक्र में तीन वर्षों 2014–15 से 2016–17 के दौरान समान रूप से समायोजित करने के लिए रु0 1145.23 लाख पर विचार किया गया है।

(x) 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 3.1.8 के अनुसार, सामान्य प्रशुल्क वैधता चक्र तीन वर्षों की अवधि के लिए है और इसलिए वीसीटीपीएल के मामले में विश्लेषण तीन वर्षों की अवधि अर्थात् 2014715 से 2016–17 के लिए किया गया है। वीसीटीपीएल द्वारा प्रहस्तित वास्तविक थ्रुपुट वर्ष 2013–14 में 2,62,091 टीईयू है। उसके विपरीत, वीसीटीपीएल द्वारा वर्ष 2014–15 से 2016–17 के लिए अनुमानित यातायात क्रमशः 2,75,000 टीईयू, 2,90,000 टीईयू और 3,05,000 टीईयू है। तत्संबंधी पिछले वर्षों के वास्तविकताओं/अनुमानों पर वप्र 2014–15 से 2016–17 के लिए यातायात में पूर्वानुमानित वृद्धि क्रमशः 4.93 प्रतिशत, 5.45 प्रतिशत और 5.17 प्रतिशत है ओर औसत वृद्धि दर 5.18 प्रतिशत होती है। वीसीटीपीएल ने बताया है कि यातायात का पूर्वानुमान पड़ोसी पत्तनों से प्रतिस्पर्धा, डॉलर मूल्य में मूल्यह्रास और आगामी वर्षों में आर्थिक वृद्धि पर विचार करते हुए लगाया गया है।

जब वीपीटी से वीसीटीपीएल द्वारा लगाए गए यातायात पूर्वानुमान की उपयुक्तता पर अपने विचार अभिव्यक्त करने के लिए अनुरोध किया गया था तो पत्तन ने बताया था कि पिछले 3 वर्षों के दौरान पत्तन में प्रहस्तित कंटेनर यातायात स्थिर है और बताया है कि वीसीटीपीएल ने वर्ष 2011–12 में 61 प्रतिशत और पिछले वर्षों के यातायात में वर्ष 2012–13 तथा 2013–14 के प्रत्येक वर्ष में यातयात में 6 प्रतिशत यातायात वृद्धि अर्जित की है।

जबकि वीपीटी ने दो परिदृश्यों अर्थात् क्रमशः 5.75 प्रतिशत और 6 प्रतिशत की समेकित वार्षिक वृद्धि दर (सीएजीआर) के साथ यातायात पूर्वनुमान भेजे हैं, इसने बताया है कि 6 प्रतिशत की यातायात वृद्धि दर तुलनात्मक स्थिर रुपया कीमत, पर्याप्त बिजली आपूर्ति, स्थिर राजनीतिक वातावरण, कम महंगाई दर तथा सामान्य एवं भातीय अर्थव्यवस्था में वैश्विक अर्थव्यवस्था हेतु सकारात्मक दृष्टिकोण के मद्देनजर अगले दो से तीन वर्षों हेतु वीसीटीपीएल के अनुमानन हेतु उपयुक्ततः सुविचारित की जा सकती है। तदनुसार, वीपीटी ने वर्ष 2014–15 से 2016–17 के लिए क्रमशः 2,77,816 टीईयू, 2,94,485 टीईयू और 3,12,154 टीईयू पर 6 प्रतिशत वृद्धि लागू करते हुए वीसीटीपीएल के कंटेनर यातायात का अनुमान लगाया है।

वर्ष 2014–15 के लिए कंटेनर यातायात के संबंध में, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि वीसीटीपीएल ने इस मामले की कार्यवाही को अंतिम रूप देने के दौरान निवेदन किया था कि 2014–15 हेतु कंटेनर मात्रा वैश्विक मंदी और विशाखापत्तनम में हुद हुद चक्रवात की वजह से बहुत कम हो गई है। इसने बताया है कि दिसम्बर 2014 को प्रहस्तित वास्तविक कंटेनर यातायात (2013–14 के दिसम्बर तक 1,99,414 टीईयू के अनुमानित यातायात के विपरीत) 1,87,880 टीईयू है और इसलिए कंटेनर यातायात पूर्वानुमान में उसे वर्ष 2014–15 के लिए लागत विवरण में अनुमानित 2,75,000 टीईयू के 2,51,000 टीईयू होने की उम्मीद है। वीसीटीपीएल ने वर्ष 2014–15 के लिए 2,51,000 टीईयू के यातायात अनुमान पर विचार करने का अनुरोध किया है। उपर्युक्त के मद्देनजर, हुद हुद चक्रवात की वजह से कंटेनर यातायात में कमी आने के बारे में वीसीटीपीएल द्वारा किए गए उपर्युक्त निवेदनों के मद्देनजर और इसलिए भी चूंकि यह वीसीटीपीएल द्वारा वर्ष 2014–15 में नौ महीनों अर्थात् दिसम्बर 2014 तक के लिए प्रहस्तित वास्तविक यातायात के आधार पर बताया गया है, इसलिए वीसीटीपीएल द्वारा वर्ष 2014–15 के लिए 2,51,000 टीईयू पर निर्दिष्ट संशोधित यातायात अनुमान हमारे द्वारा संशोधित लागत विवरण में सुविचारित किया गया है।

वर्ष 2015716 तथा 2016–17 के लिए कंटेनर यातायात पूर्वानुमानों के संबंध में, यह देखा गया है कि वीसीटीपीएल तथा वीपीटी द्वारा पूर्वानुमानित यातायात के बीच कोई भारी अन्तर नहीं है। वीपीटी के पास 6 प्रतिशत की यातायात वृद्धि पर विचार करने हेतु जोर डालने के लिए कई कारण हैं। यह भी देखा गया है कि वीसीटीपीएल ने पिछले दो वर्षों में यातायात में 6 प्रतिशत की वृद्धि दर अर्जित की है। ऐसी स्थिति में, वर्ष 2015–16 तथा 2016–17 के लिए, वीपीटी द्वारा अनुमानित यातायात 2,94,485 टीईयू और 3,12,154 टीईयू पर विचार किया गया है। किसी भी स्थिति में, जैसाकि पहले बताया गया है, वर्ष 2015–16 तथा 2016–17 के लिए वीसीटीपीएल द्वारा पूर्वानुमानित यातायात वीपीटी के अनुमानों से बहुत भिन्न नहीं है।

वर्ष 2012–13 तथा 2013–14 में प्रहस्तित वास्तविक पोतांतरण कंटेनर की हिस्सेदारी वीसीटीपीएल द्वारा प्रहस्तित कुल यातायात का 26 प्रतिशत और 23 प्रतिशत होना बताया गया है। वर्ष 2014–15 से 2016–17 के लिए, वीसीटीपीएल ने पोतांतरण कंटेनर की हिस्सेदारी कुल अनुमानित यातायात पूर्वानुमानों के 30 प्रतिशत पर अनुमानित की है। वीपीटी ने कहा है कि वर्ष 2014–15 (सितम्बर 2014 तक) में कंटेनर यातायात के पोतांतरण में कमी आई है और इसलिए वीसीटीपीएल द्वारा पूर्वानुमानित इस श्रेणी के लिए कंटेनर मिश्रण वास्तविक नहीं हो सकता। यह देखा गया है कि वीपीटी ने यह बात वर्ष 2014–15 में प्रहस्तित छह माह कंटेनर यातायात के आधार पर कही गई है। जबकि पिछले दो वर्षों में पोतांतरण श्रेणी का अनुपात 23 प्रतिशत से 26 प्रतिशत था, इसके अलावा, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि सरकार ने विजाग पत्तन को राष्ट्रीय मेरीटाइम विकास कार्यक्रम (एनएमडीपी) के अनुसार पूर्वी तट में कंटेनर पोतांतरण पत्तन के रूप में घोषित किया है और इसने बड़े पार्सल आकार के पोत आकर्षित होने तथा विजाग में आगामी वर्षों में इस कंटेनर की श्रेणी के बढ़ने की उम्मीद जाहिर की है। पोतांतरण कंटेनर को आकर्षित करने और अपनी श्रेणी को बनाए रखने के लिए वीसीटीपीएल का प्रस्ताव प्रशुल्क कम करने के लिए है जोकि उल्लेखनीय है। उपर्युक्त स्थिति के मद्देनजर, वीसीटीपीएल द्वारा बताया गया है, वीसीटीपीएल द्वारा सुविचारित पोतांतरण कंटेनर के कंटेनर मिश्रण की प्रतिशत हिस्सेदारी पर विश्वास किया गया है और सभी विचाराधीन वर्षों के लिए सुविचारित किया गया है। वीसीटीपीएल द्वारा यथा सुविचारित सभी श्रेणी के कंटेनरों के कंटेनर मिश्रण की प्रतिशत हिस्सेदारी पर विश्वास कियाग या है और संशोधित यातायात पूर्वानुमानों पर विचार किया गया है।

(xi) (क) वीसीटीपीएल द्वारा वर्ष 2014–15 से 2016–17 के लिए लागत विवरण में अनुमानित कंटेनर प्रचालन आय क्रमशः रु0 7631.20 लाख, रु0 8039.20 लाख और रु0 8447.13 लाख है।

वीसीटीपीएल ने प्रशुल्क के मौजूदा स्तर और यातायात पूर्वानुमानों के आधार पर आय अनुमानन की विस्तृत गणना भेजी है। वीसीटीपीएल द्वारा प्रेषित गणनाओं से, यह देखा गया है कि हालांकि सभी मदों के लिए वीसीटीपीएल द्वारा मौजूदा प्रशुल्क स्तर पर अनुमानित आय, पोतांतरण कंटेनरों के मामले में, आय अनुमान मौजूदा दरमान के अनुसार लागू दरों से कम दरों पर पाए गए हैं। हमारे विश्लेषण में, पोतांतरण कंटेनर से आय पोतांतरण कंटेनरों के लिए दरमान में निर्धारित मौजूदा दरों के अनुसार अनुमानित की गई है। उपर्युक्त संशोधन के अधीन, आय अनुमान वीसीटीपीएल द्वारा अनुसरित दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए सुविचारित किए गए हैं, संशोधित यातायात पूर्वानुमानों पर इसके द्वारा अनुमान लगाने के सिवाय। वर्ष 2014–15 से 2016–17 के लिए लागत विवरण में सुविचारित संशोधित कंटेनर प्रचालन आय क्रमशः रु0 7271.06 लाख, रु0 8530.75 लाख और रु0 9042.59 लाख है।

(ख) वीसीटीपीएल द्वारा वर्ष्ज 2014–15 से 2016–17 के लिए क्रमशः अनुमानित अन्य प्रचालन आय रु0 940.56 लाख, रु0 974.93 लाख और रु0 1012.82 लाख में भंडारण प्रभारों से आय, हैच कवर का प्रहस्तन, शट आउट कंटेनर, प्रशीतन संबंधित सेवाएं, कंटेनरों का लिफ्ट ऑन/ऑफ, कंटेनरों का स्थानांतरण, कंटेनरों की सीधे लदाई, गैर कंटेनर पोतों (एनसीवी) से आय आदि शामिल है। वीसीटीपीएल ने एनसीवी की बर्थिंग से अनुमानित आय के सिवाय अनुमानित अन्य आय पर पहुंचने के लिए विस्तृत गणना भेजी है। वीसीटीपीएल द्वारा अनुमानित अन्य आय (एनसीवी से आय से इतर) पर विश्वास किया गया है और विश्लेषण में विचार किया गया है बशर्ते यातायात अनुमानन में किए गए संशोधन के मद्देनजर संशोधन के अधीन।

एनसीवी की बर्थिंग से आय के संबंध में, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि इस प्रशुल्क मद से प्रतिवेदित वास्तविक आय वर्ष 2011–12 से 2013–14 के दौरान क्रमशः रु0 240.19 लाख, रु0 39.83 लाख और रु0 7.38 लाख है। उसके विपरीत, एनसीवी से अनुमानित आय वर्ष 2014–15 से 2016–17 के प्रत्येक वर्ष के दौरान रु0 5 लाख प्रतिवर्ष है। जब इस श्रेणी से अनुमानित अत्यधिक कटौती के कारणों का औचित्य बताने का अनुरोध किया गया था तो वीसीटीपीएल ने स्पष्ट रूप से बताया था कि एनसीवी से प्राप्त होने वाली आय नियमित आय नहीं है। वीसीटीपीएल का बर्थ जैसे और जब उपलब्ध करवाया जाता है जब वीपीटी को वीपीटी के आंतरिक हारबर में डुबाव प्रतिबंधों और पत्तन में बर्थ की अनुपलब्धता की वजह से खाली करने के प्रयोजन हेतु अल्पावधि के लिए एनसीवी बर्थ करने के लिए जरूरत होती है। एलए के अनुसार, वीसीटीपीएल को उसकी आवश्यकता के मामले में वीपीटी को बर्थ सौंपना होगा। वीसीपीटीपीएल ने राय व्यक्त की है कि चूंकि वीपीटी गहरे डुबाव के लिए आंतरिक हारबर का निकर्षण कर रहा है, यह उसके टर्मिनल में आने वाले एनसीवी की संख्या को सीमित करेगा और इसलिए वीसीटीपीएल को रु0 5 लाख प्रतिवर्ष का सीमांतक राजस्व अर्जित होने की उम्मीद है। वीपीटी ने एनसीवी से वीसीटीपीएल द्वारा अनुमानित आय पर कोई प्रतिकूल टिप्पणियां नहीं की थीं।

वीसीटीपीएल द्वारा किए गए उपर्युक्त निवेदनों पर विश्वास करते हुए, वीसीटीपीएल द्वारा यथा अनुमानित 'अन्य' शीर्ष के अधीन एनसीवी से आय पर विचार किया गया है। उपर्युक्त विश्लेषण के अधीन, संशोधित अन्य प्रचालन आय वर्ष 2014–15 से 2016–17 के लिए क्रमशः रु. 910.80 लाख, रु. 1066.18 लाख और रु. 1128.93 लाख होती है।

(ग) इस प्रकार, सारबद्ध करते हुए, वीसीटीपीएल द्वारा अनुमानित आय पर विश्वास किया गया है और पोतांतरण कंटेनरों के आय अनुमानन हेतु वीसीटीपीएल द्वारा अंगीकृत इकाई दर में संशोधन के सिवाय विचार किया गया है और सभी प्रशुल्क मदें वर्ष 2014–15 से 2016–17 हेतु सुविचारित संशोधित यातायात पूर्वानुमानन के लिए अनुमानित किए गए हैं, जैसाकि पहले स्पष्ट किया गया है। वर्ष 2014–15 से 2016–17 के लिए कुल संशोधित आय वीसीटीपीएल द्वारा तदनुरूपी अवधि के लिए अनुमानित क्रमशः रु0 8571.75 लाख, रु0 9014.14 लाख और रु0 9459.96 लाख के विपरीत क्रमशः रु0 8181.86 लाख, रु0 9596.93 लाख और रु0 10171.52 लाख होती है।

(xii) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.5.1 अपेक्षा करता है कि महापत्तनों/टर्मिनल प्रचालकों के व्यय पूर्वानुमान भारत सरकार द्वारा यथा घोषित सभी घटकों के लिए थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) के मौजूदा आवागमन के संदर्भ में मूल्य उतार–चढ़ावों के लिए समायोजित प्रशुल्क के अनुसार होना चाहिए। वर्ष 2014–15 के दौरान निपटान किए जाने वाले प्रशुल्क मामलों के संबंध में अंगीकृत किया जाने वाला वृद्धि कारक 6 प्रतिशत घोषित किया गया है। कुल लागत मदों जैसे मैनपावर लागत, ईंधन लागत आदि का अनुमान लगाने के लिए वीसीटीपीएल द्वारा लागू की गई वार्षिक वृद्धि 10 प्रतिशत है और बिजली लागत लगभग 13 प्रतिशत है जोकि स्वीकार्य स्तर से अधिक पाया गया है। हमारे विश्लेषण में, वर्ष 2014–15 तथा 2015–16 के लिए अनुमान तत्संबंधी पिछले वर्षों के वास्तविकताओं/अनुमान पर 6 प्रतिशत का वार्षिक वृद्धि कारक लागू करते हुए संशोधित किए गए हैं जहां कहीं वीसीटीपीएल द्वारा लागू की गई वार्षिक वृद्धि उल्लिखित स्तर से अधिक है।

(xii) प्रचालन और प्रत्यक्ष लेबर लागत तथा अनुरक्षण लेबर लागत का अनुमान लगाने के लिए मैनपावर की संख्या 2013–14 के स्तर पर अर्थात् वर्ष 2014–15 से 2016–17 के प्रत्येक वर्ष हेतु क्रमशः 94 और 82 है, पर अनुमानित किया गया है जिसपर विश्वास किया गया है।

वीसीटीपीएल द्वारा सुविचारित प्रचालन तथा प्रत्यक्ष लेबर और अनुरक्षण लेबर की वास्तविक औसत लागत वर्ष 2013714 के दौरान क्रमशः रु0 2.92 लाख प्रतिवर्ष और रु0 4.15 लाख प्रतिवर्ष है। प्रचालन तथा प्रत्यक्ष लेबर के अनुमान तत्संबंधी पिछले वर्षों के अनुमानों पर वर्ष 2014–15 से 2016–17 के प्रत्येक वर्ष के लिए 10 प्रतिशत वार्षिक तक वृद्धि की गई देखा गया है। हमारे विश्लेषण में, वर्ष 2014–15 से 2016–17 हेतु अनुमान 6 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि कारक लागू करते हुए संशोधित किए गए हैं।

(xvi). अनुमानित उपस्कर चालन लागत में बिजली लागत, ईंधन लागत और मरम्मत एवं अनुरक्षण की लागत शामिल है। अनुमान की प्रत्येक मदों पर निम्नलिखित अनुच्छेदों में चर्चा की गई है:–

(क) (i) वर्ष 2013–14 के लिए वास्तविक बिजली उपभोग 16.45 इकाईयां प्रति टीईयू प्रतिवेदित किया गया है। वीसीटीपीएल ने वर्ष 2013–14 हेतु घाट क्रेनों, प्रशीतन कंटेनर, उच्च मस्त टावरों तथा अन्य क्षेत्र द्वारा बिजली उपभोग के ब्योरे भेजे हैं जिसके आधारपर औसत बिजली उपभोग 16.45 इकाई/टीईयू बताया गया है। वर्ष 2014–15 से 2016–17 के लिए, वीसीटीपीएल ने क्रमशः 19.00 इकाईयां/टीईयू, 17.59 इकाईयां/टीईयू और 17.42 इकाईयां/टीईयू के बिजली उपभोग का अनुमान लगाया है। वर्ष 2013–14 में 16.45 इकाईयां/टीईयू से वर्ष 2014–15 में 19 इकाईयां/टीईयू के वास्तविक बिजली उपभोग से बिजली उपभोग में वृद्धि के कारण और वर्ष 2015–16 तथा 2016–17 के लिए ऊपर अनुमानित स्तर अस्पष्ट रह गए हैं। अतः, वर्ष 2014–15 के लिए प्रति टीईयू बिजली उपभोग 2013–14 के स्तर पर सुविचारित किया गया है।

वर्ष 2015–16 तथा 2016–17 के लिए बिजली उपभोग के संबंध में, प्रेषित बिजली उपभोग के विस्तृत परिकलन से यह देखा गया है कि वीसीटीपीएल को वर्ष 2015716 में सौर संयंत्र के संस्थापन की वजह से वर्ष 2016–17 में 85,674 इकाईयां और वर्ष 2013–14 में 3,42,132 इकाईयां से 2015–16 में 62,565 इकाई अन्य क्षेत्रों (आईटी, गेट कॉम्पलेक्स, वर्कशाप, सबस्टेशन, कैंटीन) में बिजली उपभोग में कटौती होने की उम्मीद है। इसलिए, अन्य क्षेत्रों में बिजली उपभोग में कटौती वीसीटीपीएल द्वारा अनुमानित स्तरपर हमारे लागत विवरण में सुविचारित की गई है। इसकी वजह से, वर्ष 2013–14 तथा 2014–15 में 16.45 इकाई के औसत बिजली उपभोग को कम करके वर्ष 2015–16 तथा 2016–17 के लिए क्रमशः 15.36 इकाईयां/टीईयू और 15.42

इकाईयां/टीईयू किया गया है। तदनुसार, 15.36 इकाईयां/टीईयू और 15.42 इकाईयां/टीईयू का संशोधित बिजली उपभोग क्रमशः वर्ष 2015–16 और 2016–17 के लिए सुविचारित किया गया है। बिजली लागत संशोधित यातायात अनुमानन के लिए अनुमानित की गई है।

(ii) वीसीटीपीएल ने वर्ष 2014–15 से 2016–17 के लिए क्रमशः रु0 9.59, रु0 10.92 तथा रु0 12.39 की कुल प्रति इकाई बिजली लागत पर विचार किया है। वीसीटीपीएल द्वारा सुविचारित कुल प्रति इकाई बिजली लागत में तत्संबंधी पिछले वर्षों के वास्तविक/अनुमानों पर वर्ष 2014–15 से 2016–17 के लिए क्रमशः 13 प्रतिशत, 14 प्रतिशत और 13 प्रतिशत है। वीसीटीपीएल द्वारा लागू किया गया वृद्धि कारक 6 प्रतिशत वार्षिक के स्वीकार्य स्तर की अपेक्षा अधिक है। इसलिए, बिजली की इकाई लागत में वृद्धि 6 प्रतिशत वार्षित तक सीमित की गई है जैसाकि अनुवर्ती अनुच्छेद में स्पष्ट किया गया है।

वीसीटीपीएल द्वारा प्रतिवेदित वर्ष 2013714 के लिए बिजली की औसत कुल वास्तविक इकाई लागत रु0 8.51 है जिसमें रु0 7.57 प्रति इकाई की परिवर्तनीय लागत और निर्धारित लागत घटक होते हुए शेष रु0 0.93/इकाई शामिल है। वीसीटीपीएल ने इस आंकड़े को प्रमाणित करने के लिए मार्च 2014 से सितम्बर 2014 माह के लिए आंध्र प्रदेश विद्युत विनियामक आयोग (एपीईआरसी) के प्रशुल्क आदेश की प्रति भेजी है। ऐसी स्थिति में, वर्ष 2013–14 के लिए प्रतिवेदित वास्तविक औसत परिवर्तनीय बिजली लागत को आधार रूप में लिया गया है और वर्ष 2014–15 से 2016–17 के प्रत्येक वर्ष के लिए 6 प्रतिशत प्रतिवर्ष के स्वीकार्य वृद्धि स्तर द्वारा वर्धित किया गया है।

निर्धारित लागत के संबंध में, वीसीटीपीएल ने वर्ष 2013–14 में 990 केवीए/माह से वर्ष 2014–15 से 2016–17 के प्रत्येक वर्ष के लिए 1100 केवीए तक केवीए मांग में वृद्धि का अनुमान लगाया है, जिसपर इस विश्लेषण में विश्वास किया गया है। वीसीटीपीएल ने रु0 350/केवीए के समान स्तर पर निर्धारित लागत को बनाए रखा है। हमारे विश्लेषण में, निर्धारित बिजली लागत हेतु इकाई दर में 6 प्रतिशत वृद्धि पर विचार किया गया है। इस प्रकार, लागत विवरा में स्वीकृत बिजली की कुल प्रति इकाई लागत वर्ष 2014715 से 2016–17 के लिए क्रमशः रु0 9.21, रु0 9.66 और रु0 10.16 है।

(ख) वर्ष 2013–14 के लिए वीसीटीपीएल द्वारा प्रतिवेदित वास्तविक ईंधन उपभोग 1.76 लिटर प्रति टीईयू है। वीसीटीपीएल ने वर्ष 2014–15 से 2016–17 के प्रत्येक वर्ष के लिए 1.90 लिटर प्रति टीईयू के ईंधन उपभोग का अनुमान लगाया है। चूंकि वीसीटीपीएल द्वारा अनुमानित ईंधन उपभोग तुलनीय है और वास्तव में वर्ष 2011–12 से 2013–14 के लिए 1.96 लिटर प्रति टीईयू के औसत ईंधन उपभोग की अपेक्षा कम है, इसलिए 1.90 लिटर प्रति टीईयू पर ईंधन उपभोग वीसीटीपीएल द्वारा यथा अनुमानित विचार किया गया है।

वीसीटीपीएल द्वारा वर्ष 2013–14 के लिए सुविचारित ईंधन की इकाई लागत रु0 63.24 प्रति लिटर है। अनुवर्ती वर्षों 2014–15 से 2016–17 के लिए, वीसीटीपीएल ने 10 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि का अनुमान लगाया है जिसे संशोधित किया गया है और 6 प्रतिशत वार्षिक पर विचार किया गया है।

(ग) वीसीटीपीएल ने बताया है कि मरम्मत और अनुरक्षण लागत वर्ष 2013–14 के लिए वास्तविक मरम्मत लागत पर 6 प्रतिशत का वृद्धि कारक लागू करते हुए अनुमानित की गई है। इसके अलावा, सकल प्रखंड के लिए प्रस्तावित संवर्धनों पर, मरम्मत लागत अभियांत्रिक उपस्कर की पूंजी लागत पर 2 प्रतिशत और पूंजी सिविल लागत पर 1 प्रतिशत पर अनुमानित की गई है। अनुवर्ती वर्षो 2015–16 तथा 2016–17 के लिए इस लागत मद का अनुमान लगाने के लिए वीसीटीपीएल द्वारा यही दृष्टिकोण अनुसरित किया बताया गया है। यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि वर्ष 2013–14 के लिए उपभोग किए गए भंडारों तथा पुर्जों सहित वास्तविक मरम्मत और अनुरक्षण लागत रु0 474.68 लाख बताई गई है। उसके विपरीत, वर्ष 2014–15 से 2016–17 के लिए वीसीटीपीएल द्वारा अनुमानित भंडारों तथा पुर्जों सहित मरम्मत और अनुरक्षण लागत क्रमशः रु0 861.27 लाख, रु0 674.92 लाख और रु0 809.98 लाख है। वर्ष 2014–15 के लिए मरम्मत और अनुरक्षण लागत में वृद्धि वर्ष 2013–14 के लिए प्रतिवेदित वास्तविक मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत पर 81 प्रतिशत परिगाति होती है।

यह देखा गया है कि वर्ष 2014–15 के लिए वीसीटीपीएल द्वारा अनुमानित मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत में पुरानी आरटीजीसी के लिए एकमुश्त प्रमुख मरम्मतों/रिफरबिशमेंट के लिए रु0 160 लाख और जेट्टी की प्रमुख मरम्मत लागत तथा इसके ढांचागत निष्ठा जांच के लिए रु0 114.55 लाख भी शामिल हैं।

हमारे विश्लेषण में, परिसंपत्तियों के मौजूदा सकल परिसंपत्ति प्रखंड पर मरम्मतों तथा अनुरक्षण का अनुमान लगाने के लिए, 31 मार्च 2014 को प्रतिवेदित वास्तविक मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत को वर्ष 2014–15 से 2015–16 के प्रत्येक वर्ष के लिए 6 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि लागू करते हुए आधार रूप में लिया गया है।

इस चक्र में जोड़ी जाने के लिए प्रस्तावित परिसंपत्तियों पर संवर्धनात्मक मरम्मतों और अनुरक्षण लागत का ध्यान रखने के लिए, मरम्मत और अनुरक्षण लागत वीसीटीपीएल द्वारा अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार और वीसीटीपीएल के पिछले प्रशुल्क आदेश में भी सिविल परिसंपित्तयों पर 1 प्रतिशत और अभियांत्रिक उपस्कर के 2 प्रतिशत पर अनुमान लगाया है। यही दृष्टिकोण अन्य निजी टर्मिनलों जैसे वीसीटीपीएल, मै. टीएम इंटरनेशनल लॉजिस्टिक्स लिमिटेड (टीएमआईएलएल), वीएसपीएल और एसडब्ल्यूपीएल पर भी एकसमान रूप से लागू किए गए हैं।

वर्ष 2014–15 में रु0 274.55 लाख (अर्थात् रु0 160 लाख और रु0 114.55 लाख) के वीसीटीपीएल द्वारा अनुमानित कुल एकमुश्त मरम्मत एवं अनुरक्षण व्यय जिसे कोटेशनों की प्रतियों द्वारा प्रमाणित किया गया है, वीसीटीपीएल द्वारा प्रेषित दस्तावेजी साक्ष्य पर विश्वास करते हुए प्रशुल्क निर्धारण में स्वीकार किया गया है। तथापि, चूंकि इस एकमुश्त मरम्मत एवं अनुरक्षण व्यय का लाभ वर्ष 2014–15 के बाद प्रोद्भूत होगा, इसे 2014–15 से 2016–17 के मौजूदा प्रशुल्क चक्र में बांटा गया है।

उपर्युक्त विश्लेषण के आलोक में, सुविचारित संशोधित मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत तदनुरूपी वर्षों के लिए वीसीटीपीएल द्वारा अनुमानित क्रमशः रु0 861.27 लाख, रु. 674.92 लाख और रु0 809.98 लाख के विपरीत वर्ष 2014–15 से 2016–17 के लिए क्रमशः रु0 352.03 लाख, रु. 397.51 लाख और रु. 490.04 लाख है।

(xvii) वीसीटीपीएल ने वर्ष 2013–14 से 2015–16 के लिए अगली उच्चतम बोली अर्थात प्रति टीईयू रॉयल्टी के 49 प्रतिशत की सीमा तक पास थ्रू के रूप में रॉयल्टी भुगतान का अनुमान लगाया है जोकि प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार है। हमारे विश्लेषण में, संशोधित यातायात अनुमानन पर 49 प्रतिशत की स्वीकार्य रॉयल्टी भुगतान पर विचार करने के अधीन यही दृष्टिकोण अनुसरित किया गया है। तदनुसार, वर्ष 2014–15 से 2016–17 के लिए क्रमशः रु0 430.47 लाख, रु0 667.38 लाख और रु0 764.78 लाख का अनुमानित रॉयल्टी भुगतान वीसीटीपीएल द्वारा तदनुरूपी अवधि के लिए अनुमानित क्रमशः रु0 471.63 लाख, रु0 657.21 लाख और रु0 747.25 लाख के विपरीत संशोधित यातायात अनुमान के आधार पर विचार किया गया है।

(xviii) (क) वीसीटीपीएल ने वर्ष 2014–15 से 2016–17 के लिए क्रमशः रु0 875.01 लाख, रु0 1013.45 लाख और रु0 1107.09 लाख उपस्कर किराया प्रभार का अनुमान लगाया है। उपस्कर किराया प्रभार में (क) वीसीटीपीएल द्वारा आउटसोर्स किए गए आंतरिक कंटेनर आवागमन के लिए और (ख). कुछ उपस्कर किराये पर लेने के लिए किराया प्रभार शामिल हैं।

वीसीटीपीएल ने बताया है कि उसने आंतरिक कंटेनर आवागमन से संबंधित करार सेवा आउटसोर्स की है और करार 30 नवम्बर, 2014 तक वैध है तथा लागत पूर्व दरों के सामान्य 20′ तथा 40′ कंटेनर के लिए क्रमशः रु0 310 और रु0 340 और पोतांतरण कंटेनर के लिए 20′ और 40′ के लिए क्रमशः रु0 233 और रु0 285 के आधार पर अनुमान लगाया गया है। वर्ष 2014–15 के लिए, अनुवर्ती दो वर्षों 2015–16 तथा 2016–17 के लिए क्रमशः वीसीटीपीएल द्वारा इकाई दर में 6 प्रतिशत वृद्धि प्रतिवर्ष लागू की गई है।

तत्पश्चात, वीसीटीपीएल ने नवम्बर 2014 में संविदाकार के साथ उसके द्वारा हस्ताक्षरित संशोधित करार की प्रति प्रस्तुत की है। वीसीटीपीएल ने पुष्टि की है कि नया करार प्रतिस्पर्धी बोली प्रक्रिया का अनुसरण करने के बाद हस्ताक्षर किया गया है और यह भी बताया है कि उन्होंने दरों पर दोबारा मोलभाव किया था और बढ़ती मात्राओं के लेखा पर संविदाकार के साथ इकाई दरों में कमी की थी। इस रुझान को लीवरेज करने के लिए और प्रचालन लागतों को कम करने के लिए, विभिन्न कंटेनर श्रेणियों के लिए पहले निर्धारित विभिन्न दरों की बजाय कीमतें जलयान से यार्ड तक कंटेनर आवागमन के लिए रु0 220 प्रति टीईयू और रेलवे यार्ड से वैगन तक आवागमन के लिए रु0 220 प्रति टीईयू की एकसमान दर पर निर्धारित की गई बताई हैं। संशोधित दरें चार वर्षों की अवधि अर्थात् 30 जून, 2018 तक के लिए जुलाई 2014 से लागू हैं। वीसीटीपीएल ने लागत विवरण में संशोधित दर के प्रभाव को नहीं लिया है। कंटेनर आवागमन प्रभारों के लिए उपस्कर किराया प्रभारों का अनुमान 1 जुलाई 2014 से आगे नए करार अनुबंध में निर्धारित इकाई दरों पर विचार करते हुए संशोधित किया गया है। वर्ष 2014–15 के लिए 1 अप्रैल, 2014 से 30 जून 2014 तक की अवधि के लिए, यह मद वीसीटीपीएल द्वारा निर्दिष्ट पुराने करार के अनुसार दर के आधार पर अनुमानित की गई है। ऐसी स्थिति में, वर्ष 2015–16 और 2016–17 के लिए इस लागत मद के अनुमानन में 6 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि स्वीकृत की गई है। यह लागत घटक वर्ष 2014–15 से 2016–17 के लिए संशोधित यातायात अनुमानन पर अनुमानित किया गया है।

(ख) संशोधित लागत विवरण में वीसीटीपीएल ने 2014–15 में रु0 150.80 लाख, 2015–16 में रु0 203.61 लाख और 2016–17 में रु0 203.95 लाख की दर से उपस्कर के किराये की लागत का अनुमान लगाया है।

इसमें यार्ड मरम्मत और अन्य हाउस कीपिंग प्रयोजन जिसमें 6 प्रतिशत वार्षिक तक वृद्धि का पूर्वानुमान लगाया गया है, हेतु सामान्य उपस्कर के किराये के लिए रु0 5 लाख प्रतिवर्ष शामिल है। इसके अलावा, इसमें अक्तूबर 2014 तक रु0 3 लाख प्रति उपस्कर प्रतिमाह की दर से 3 रीच स्टेकरों के लिए किराया प्रभार और नवम्बर 2014 से रु0 5.50 लाख प्रति रीच स्टेकर के संशोधित किराया प्रभार शामिल हैं। वीसीटीपीएल ने रीच स्टेकर के लिए अनुमानित किराया प्रभार के समर्थन में इसके द्वारा किए गए करार दिनांक 1 जनवरी, 2014 की प्रति भेजी है। इस दस्तावेजी साक्ष्य को देखने पर, यह देखा गया है कि करार तीन वर्षों की अवधि अर्थात् 1 जनवरी, 2017 तक के लिए रु0 3 लाख प्रति रीच स्टेकर/माह की दर से 3 रीच स्टेकर के किराये के लिए है। वीसीटीपीएल ने अनुमानन में अपने द्वारा सुविचारित रु0 5.50 प्रति माह प्रति रीच स्टेकर का संशोधित किराया प्रभार प्रमाणित करने के लिए कोई संशोधित करा नहीं भेजा है। ऐसी स्थिति में, रीच स्टेकर के लिए किराया प्रभार सभी तीन वर्षों अर्थात् 2014715 से 2016–17 के लिए वीसीटीपीएल द्वारा उपलब्ध करवाए गए दस्तावेजी साक्ष्य के आधार पर 3 रीच स्टेकरों के लिए रु0 3 लाख प्रति रीच स्टेकर/माह पर अनुमानित किया गया है। यार्ड मरम्मत और अन्य हाउस कीपिंग प्रयोजन के लिए सामान्य उपस्कर हेतु किराया प्रभार के संबंध में, वीसीटीपीएल ने कोई दस्तावेजी साक्ष्य नहीं भेजे हैं। यह स्वीकार करते हुए कि व्यय की यह मद विशिष्ट प्रयोजनों के लिए रु0 5 लाख प्रति वर्ष पर अनुमानित की गई है और अनुमानित व्यय बहुत महत्वपूर्ण नहीं है और प्रशुल्क पर इसका कोई महत्वपूर्ण प्रभाव पड़ने की संभावना नही है, यह वर्ष 2014–15 के लिए वीसीटीपीएल द्वारा यथा अनुमानित स्वीकार किया गया है। वर्ष 2015–16 तथा 2016–17 के लिए, इस लागत मद पर 6 प्रतिशत वृद्धि वीसीटीपीएल द्वारा यथा अनुमानित स्वीकृत की गई है।

(xix) वीसीटीपीएल द्वारा अनुमानित पट्टा किराये वीसीटीपीएल द्वारा वर्ष 2014–15 से 2016–17 के दौरान रु0 85.90 लाख प्रतिवर्ष है। वीपीटी ने पुष्टि की है कि वीसीटीपीएल द्वारा अनुमानित पट्टा किराया सही है। इसलिए, वीसीटीपीएल द्वारा यथा अनुमानित पट्टा किराया विश्लेषण में सुविचारित किया गया है।

वीसीटीपीएल ने बताया है कि वीपीटी आगामी वर्षों में पट्टा किराया बढ़ाने की तैयारी में है जिसके लिए उनके द्वारा भूमि मूल्यांकन करवाया जा रहा है। इसलिए, किसी भी बढ़ोतरी के मामले में, वीसीटीपीएल अपने प्रशुल्क में इस लागू करने के लिए इस प्राधिकरण का रूख करेगा यदि यह मौजूदा प्रशुल्क चक्र के दौरान किया जाता है। वीपीटी भूखंडों का पट्टा किराया वर्ष 2013 में समाप्त हो चुका है और संशोधन के लिए देय है तथा इसलिए वीसीटीपीएल द्वारा कही गई बात विचारणीय है। यदि वीपीटी पत्तन भूखंडों के लिए पट्टा किराया संशोधित करता है और संशोधित पट्टा किराया वीपीटी द्वारा वीसीटीपीएल के साथ किए गए लाइसेंस करार के प्रावधानों के अनुसार लागू किया जाता है तो ऐसे परिदृश्य में, वीसीटीपीएल मौजूदा प्रशुल्क चक्र के दौरान उस सीमा तक प्रशुल्क संशोधित करने के लिए इस प्राधिकरण का रूख कर सकता है।

(xx) वर्ष 2013–14 के लिए वास्तविक बीमा लागत रु0 80.81 लाख बताया गया है। वर्ष 2014–15 से 2016–17 के लिए वीसीटीपीएल द्वाराअनुमानित बीमा लागत क्रमशः रु0 96.42 लाख, रु0 125.71 लाख तथा रु0 200.53 लाख हैं। वीसीटीपीएल ने बीमा कवर की प्रतियां भेजी हैं जो सितम्बर 2013 से सितम्बर 2014 तक की अवधि के लिए लिए गए बीमा हेतु प्रीमियम राशि रु0 87.56 लाख दर्शाती है। वर्ष 2014–15 से 2016–17 हेतु बीमा लागत का अनुमान लगाने के लिए, वीसीटीपीएल ने आधार के रूप में तत्संबंधी पिछले वर्षों के वास्तविक अनुमानित बीमा पर विचार किया है। इसके अलावा, इसने तत्संबंधी वर्षों के दौरान तैनात किए जाने के लिए प्रस्तावित सिविल तथा उपस्कर हेतु पूंजी संवर्धनों की लागत के 1 प्रतिशत पर विचार किया है।

यह देखा गया है कि 2014–15 के लिए प्रतिवेदित वास्तविक बीमा लागत के आधार पर, बीमा लागत परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड का लगभग 0.5 प्रतिशत परिगणित होता है। वर्ष 2013–14 में प्रतिवेदित रु0 80.81 लाख का वास्तविक बीमा प्रीमियम दो वर्षों 2014–15 तथा 2015–16 के लिए 31 मार्च 2014 को परिसंपत्तियों के मौजूदा परिसंपत्ति प्रखंड हेतु बीमा लागत के रूप में सुविचारित किया गया है। परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड में संवर्धनों के लिए, बीमा लागत 0.50 प्रतिशत लागू करते हुए अनुमानित की गई है। यह संशोधन पूर्व अवधि 2011–12 से 2013–14 के लिए भी किया गया है, वीसीटीपीएल द्वारा प्रोद्भूत वास्तविक बीमा लागत संवर्धनों पर सकल प्रखंड के 1 प्रतिशत के आधार पर पिछले प्रशुल्क आदेश में स्वीकृत बीमा लागत से काफी कम पाया गया है। लागत विवरण में सुविचारित वर्ष 2014–15 से 2016–17 हेतु संशोधित बीमा लागत क्रमशः रु0 93.46 लाख, रु0 113.71 लाख और रु0 157.95 लाख है।

(xxi) वीसीटीपीएल द्वारा अनुमानित अन्य व्ययों में मैनपावर किराये पर लेने के लिए लागत, टैली प्रभार, बांधना खोलना व्यय, प्रशीतन अनुवीक्षण, सुरक्षा व्यय, जांच करना, वीपीटी रेल प्रभार आदि शामिल हैं।

वर्ष 2014–15 से 2016–17 के लिए मैन पावर की किराया लागत का अनुमान लगाने के लिए, वीसीटीपीएल ने 10 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि पर विचार किया है जिसे संशोधित किया गया है और संशोधित लागत विवरण में 6 प्रतिशत तक सीमित किया गया है।

टैली प्रभारों तथा बांधना/खोलना प्रभारों हेतु करार नवीकृत कराए बताए गए हैं और नवीकृत करार क्रमशः जुलाई 2014 से जून 2016 तक और जुलाई, 2014 से मार्च, 2016 तक वैध हैं। वीसीटीपीएल ने करार की अवधि के लिए संशोधित करार के आधारपर बांधना/खोलना के लिए टैली प्रभारों तथा प्रभारों का अनुमान लगाया है। करार की वैधता अवधि के बाद 9 महीनों की अवधि अर्थात् जुलाई 2016 से मार्च 2017 अवधि और वित्तीय वर्ष 2016–17 के लिए बांधना तथा खोलना व्यय के लिए वर्ष 2016–17 हेतु टैली प्रभारों का अनुमान लगाने के लिए, वीसीटीपीएल ने 10 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि लागू की है। वर्ष 2016–17 के लिए इन दो मदों का अनुमान लगाने के लिए वीसीटीपीएल द्वारा लागू की गई 10 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि को संशोधित कर 6 प्रतिशत की स्वीकार्य वार्षिक वृद्धि किया गया है।

वर्ष 2014–15 से 2016–17 के लिए मैन पावर की किराया लागत का अनुमान लगाने के लिए, वीसीटीपीएल ने 2012–14 की वास्तविक लागत को आधार रूप में लेते हुए 10 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि लागू की है। संशोधित लागत विवरण में वार्षिक वृद्धि संशोधित कर 6 प्रतिशत की गई है।

वीपीटी रेल प्रभारों का अनुमान लगाने के लिए, वीसीटीपीएल ने वर्ष 2014–15 हेतु यथा निर्धारित प्रभारों रु0 2 लाख प्रतिवर्ष पर विचार किया है और वर्ष 2015–16 तथा 2016–17 के लिए, इसने पिछले वर्षों के अनुमानों पर 10 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि लागू की है। वर्ष 2015–16 तथा 2016–17 के लिए रेल प्रभारों का अनुमान 6 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि लागू करते हुए संशोधित किया गया है।

प्रशीतन अनुवीक्षण तथा कनेक्शन प्रभार और जांच पूर्व निरीक्षण (पीटीआई) प्रभारों हेतु, वीसीटीपीएल द्वारा प्रेषित करार प्रति दर्शाती है कि करार की वैधता 1 अप्रैल 2014 से 31 मार्च 2016 है। वीसीटीपीएल ने प्रशीतन अनुवीक्षण के लिए करार में निर्धारित दर अर्थात् रु0 36/– 8 घंटों की एक पाली के लिए और रु0 275 प्रति निरीक्षण की दर से इस लागत का अनुमान लगाया है। वीसीटीपीएल का अनुमान अनुमानन में सुविचारित संशोधित यातायात पूर्वानुमानन के लेखा पर इसे संशोधित करने के सिवाय स्वीकार किया गया है। इसके अलावा, वर्ष 2016–17 के लिए, वीसीटीपीएल ने मौजूदा इकाई दर पर 10 प्रतिशत वृद्धि पर विचार किया है जिससे संशोधित किया गया है और 6 प्रतिशत पर सुविचारित किया गया है।

इस शीर्ष के अधीन अन्य मदें वर्ष 2013–14 के लिए वास्तविक लागत को आधार रूप में लेते हुए और 6 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि लागू करते हुए, जोकि वीसीटीपीएल द्वारा अनुमानित स्तर पर सुविचारित किया गया है, वीसीटीपीएल द्वारा अनुमानित किया गया है।

(xxii) जैसाकि पहले बताया गया है, वीसीटीपीएल को तकनीकी ज्ञान तथा प्रबंधकीय सेवाएं प्रदान करने के लिए दुबई पोटर्स इंटरनेशनल तथा यूनाइटेड लाइनर एजेंसीज (यूएलए) के साथ वीसीटीपीएल द्वारा पहले किए गए तकनीकी सेवा करार पांच वर्षों की अवधि के लिए था और सब्सिडी दी गई है। पुराने करार

के मामले में टीएसएफ को दिया गया संव्यवहार पिछले प्रशुल्क चक्र से संबंधित पिछली अवधि कार्यनिष्पादन का विश्लेषण करते समय स्पष्ट किया गया है।

जैसाकि पहले भी बताया गया है, वीसीटीपीएल ने पांच वर्षों की अवधि के लिए, नए उपस्कर हेतु तकनीकी ज्ञान प्रदान करने के लिए डीपी वर्ल्ड एफजेडई (डीपीडब्ल्यूएफ) के साथ 10 मार्च, 2011 को नया करार किया गया है। तथापि,इस संबंध में वीसीटीपीएल द्वारा प्रेषित करार प्रति दर्शाती है कि यह करार वीसीटीपीएल में सम्पूर्ण प्रचालनों हेतु समग्र सलाह सेवाएं उपलब्ध करवाने हेतु किया गया है। उक्त सेवाओं के लिए वीसीटीपीएल डीपीडब्ल्यूएफ को 50000 अमेरिकी डॉलर की वार्षिक निर्धारित शुल्क अदा करना होगा।

यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि मार्च 2011 में वीसीटीपीएल द्वारा किया गया उपर्युक्त करार इसके प्रवर्तकों में से एक को शामिल करते हुए एक संगठन के साथ है। मार्च, 2005 प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.8.1 के अनुसार, निजी टर्मिनलों द्वारा अपने प्रवर्तकों अथवा उनके एसोसिएट अधिकारी को निजी टर्मिनलों द्वारा देय तकनीकी सेवा शुल्क (टीएसएफ) प्रशुल्क निर्धारण प्रयोजनों के लिए लागत की मद के रूप में स्वीकार किया जा सकता है यदि ''आर्म्स लैंथ रिलेशनशिप' की यार्ड–स्टिक आयकर अधिनियम, 1961 के अधीन यथा परिभाषित स्थापित की गई है। जैसाकि हमारे पिछले आदेश में पहले ही बताया गया था कि वीसीटीपीएल से आयकर प्रयोजन हेतु लागत की मद के रूप में टीएसएफ स्वीकृत करने वाला प्रासंगिक आयकर निर्धारण आदेश भेजने और नए करार से उत्पन्न वास्तविक टीएसएफ का समर्थन करने का दस्तावेजी साक्ष्य भी भेजें और दर्शाएं कि तकनीकी सेवा शुल्क संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.8.2 के अधीन यथा अपेक्षित आईटी प्राधिकारियों द्वारा यथा व्यय स्वीकार किया गया है। जैसाकि पिछले अनुच्छेदों में बताया गया है, वीसीटीपीएल ने पुराने करार के संदर्भ में निर्धारण वर्षों अर्थात् 2004–05 से 2009–10 हेतु आयकर निर्धारण आदेश भेजे हैं। दूसरे करार के संदर्भ में, वीसीटीपीएल ने आयकर निर्धारण आदेश नहीं भेजे हैं। वीसीटीपीएल ने अनुरोध किया है कि तकनीकी शुल्क के प्रथम करार के लिए टीएसएफ पहले ही स्वीकृत किया गया है, दूसरे करार के संदर्भ में टीएसएफ को भी व्यय की मद के रूप में स्वीकार किया जा सकता है तथा दोनों में निबंधन एवं शर्तें एकसमान हैं और प्रथम करार के मामले में संव्यवहार और आर्म्स लैंथ संव्यवहार आयकर विभाग द्वारा स्वीकार किए गए हैं। वीसीटीपीएल ने वर्ष 2011–12 के लिए इसके द्वारा दाखिल की गई आयकर विवरणियां भी भेजें और यह स्थापित करने के लिए आयकर अधिनियम की धारा 92(ई) के अधीन निर्धारण वर्ष 2012–13 हेतु सहायक आयकर आयुक्त के समक्ष अपने द्वारा दाखिल की गई विवरणी की प्रति भी भेजें कि दूसरे करार का टीएसएफ आयकर अधिनियम, 1061 के प्रावधानों के अनुसार आर्म्स लैंथ कीमत के संबंध में निर्धारित किया गया है।

दूसरे करार के संदर्भ में और वीसीटीपीएल द्वारा किए गए निवेदनों के मद्देनजर भी कि आयकर विभाग द्वारा पुराना करार व्यय रूप में स्वीकार किया गया है जिसे आयकर निर्धारण आदेशों द्वारा प्रमाणित किया गया है, और यह स्वीकार करते हुए कि टीएसएफ के लिए दूसरे करार की शर्तें पुराने करार के अनुसार हैं, इस प्राधिकरण ने चालू चक्र में वीसीटीपीएल द्वारा किए गए दूसरे करार से मिलने वाले तकनीकी सेवा शुल्क पर विचार किया है। तथापि, वीसीटीपीएल अगले प्रशुल्क संशोधन के समय आयकर प्रयोजन के लिए लागत की मद के रूप में टीएसएफ स्वीकृत करते हुए प्रासंगिक आयकर निर्धारण आदेश भेजें और इस दूसरे करार अथवा अन्य से प्राप्त होने वाले टीएसएफ के वास्तविक भुगतान के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य भी भेजें, मौजूदा कार्यवाही में व्यय रूप में स्वीकृत दूसरा करार में संशोधित किया जाएगा अर्थात् अगले प्रशुल्क संशोधन में समाप्त किया जाएगा।

यह देखा गया है कि वीसीटीपीएल ने परियोजना अवधि में दूसरे करार के संदर्भ में टीएसएफ प्रभाजित नहीं किया है जैसाकि प्रथम करार के संदर्भ में किया गया था। हमारे द्वारा तैयार किए गए लागत विवरण में, लेखापरीक्षित लेखों में प्रतिवेदित वर्ष 2011–12 से 2013–14 के लिए वास्तविक टीएसएफ और वर्ष्ज 2014–15 तथा 2015–16 के लिए अनुमानित टीएसएफ के जोड़ रु0 143.24 करोड़ को वर्ष 2014–15 से आगे 18 वर्षों की शेष परियोजना अवधि में प्रभाजित किया गया है और वार्षिकीकृत प्रभाव अर्थात् रु0 7.95 लाख लागत विवरण में सुविचारित किया गया है। प्रथम तथा दूसरे करार के संदर्भ में लागत विवरण में सुविचारित कुल टीएसएफ प्रथम करार के लिए रु0 23.65 लाख अर्थात् रु0 15.70 लाख और दूसरे करार के लिए रु0 7.95 लाख है।

(xxiii) दिशानिर्देशों के खंड 2.4.1 में बताया गया है कि कुशलता के लिए तलचिह्न स्तर तत्काल पूर्ववर्ती प्रशुल्क चक्र में अर्जित समान टर्मिनल में समान प्रचालक का औसत कार्यनिष्पादन होगा। इस प्रयोजन के लिए, उस पिछले प्रशुल्क चक्र से तत्काल पूर्ववर्ती प्रशुल्क चक्र, जो समाप्त हो चुका है, में प्रचालक द्वारा अर्जित लागत कटौती करनी होगी।

वीसीटीपीएल ने लागत विवरण में ईंधन के मामले में वर्ष 2014–15 से 2016–17 के प्रत्येक वर्ष के लिए रु0 2.70 लाख के कुशलता लाभ का दावा किया है। वर्ष 2014–15 से 2016–17 के प्रत्येक वर्ष के लिए रु0 2.70 लाख प्रतिवर्ष की दर से वीसीटीपीएल द्वारा दावाकृत कुशलता लाभ उसके द्वारा परिकलित विस्तृत कुशलता लाभ से मेल नहीं खाता है। विस्तृत परिकलन में, वीसीटीपीएल ने वर्ष 2014–15 से 2016–17 के लिए क्रमशः रु0 2.41 लाख, रु0 2.93 लाख और रु0 3.54 लाख के कुशलता लाभ का अनुमान लगाया है। इस प्रयोजन के लिए, वीसीटीपीएल ने पिछले तीन वर्ष प्रखंड अर्थात् 2008–09 से 2010–11 के लिए वास्तविक औसत ईंधन उपभोग पर पिछले प्रशुल्क चक्र अर्थात् वर्ष 2011–12 से 2013–14 के दौरान अर्जित ईंधन में लागत कटौती की तुलना की है। वीसीटीपीएल ने वर्ष 2008–09 से 2010–11 के लिए क्रमशः 1.90 लिटर, 2.06 लिटर और 1.98 लिटर से वर्ष 2011–12, 2012–13 तथा 2013–14 को कवर करते हुए पिछले प्रशुल्क चक्र के दौरान क्रमशः 2.30 लिटर, 1.84 लिटर तथा 1.76 लिटर प्रति टीईयू ईंधन उपभोग में समग्र कटौती के बारे में बताया है। वीसीटीपीएल द्वारा प्रतिवेदित वर्ष 2011–12 से 2013–14 के लिए औसत ईंधन उपभोग 1.98 लिटर प्रति टीईयू पर प्रतिवेदित तीन वर्षों के पूर्ववर्ती प्रखंड के लिए औसत ईंधन उपभोग के विपरीत 1.96 लिटर प्रति टीईयू है। इसका अर्थ है 0.02 लिटर प्रति टीईयू की कटौती पूर्ववर्ती प्रशुल्क चक्र में ईंधन के औसत उपभोग के संदर्भ में वर्ष 2011–12 से 2013–14 में वीसीटीपीएल द्वारा अर्जित की गई है। वीसीटीपीएल ने कुशलता लाभ का अनुमान लगाने के लिए 0.012 लिटर प्रति टीईयू की दर से औसत ईंधन उपभोग में अर्जित बचतों के 50 प्रतिशत पर विचार किया है।

वीसीटीपीएल द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण मामूली टाइपिंग गलती के सिवाय प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.4.1 के अनुसार पाया गया है। 0.02 ईंधन बचत का 50 प्रतिशत 0.01 लिटर प्रति टीईयू होता है ना कि वीसीटीपीएल द्वारा सुविचारित 0.012 लिटर प्रति टीईयू और इसलिए इसे उस सीमा तक सही किया गया है। वीसीटीपीएल द्वारा अंगीकृत उपर्युक्त दृष्टिकोण सही पाया गया है और इसलिए कुशलता लाभ के निर्धारण के लिए विचार किया गया है। कुशलता लाभ के परिकलन में किए गए अन्य संशोधन वर्ष 2014–15 से 2016–17 हेतु यातायात अनुमानन है जोकि पहले स्पष्ट किए गए संशोधित स्तर पर सुविचारित किया गया है और ईंधन की इकाई दर वीसीटीपीएल द्वारा सुविचारित 10 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि की बजाय 6 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि लागू करते हुए ईंधन की संशोधित इकाई दर पर विचार किया है। उपर्युक्त संशोधन के परिणामस्वरूप, संशोधित कुशलता लाभ वीसीटीपीएल द्वारा अनुमानित रु0 2.41 लाख, रु0 2.92 लाख और रु0 3.51 लाख के विपरीत वर्ष 2014–15 से 2016–17 के लिए क्रमशः रु0 1.62 लाख, रु0 2.02 लाख और रु0 2.27 लाख होता है। कुशलता लाभ के परिकलन की प्रति **अनुबंध–II** रूप में संलग्न की गई है।

(xxiv) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.7.1 विनिर्दिष्ट करता है कि निजी टर्मिनलों के मामले में, मूल्यह्रास कम्पनी अधिनियम, 1956 के अनुसार अंगीकृत जीवनकाल प्रतिमानकों के साथ स्ट्रेट लाइन पद्धति पर अथवा रियायत करार में निर्धारित जीवनकाल प्रतिमानकों के आधार पर, जो भी अधिक हो, स्वीकृत किया जाएगा। वीसीटीपीएल ने पुष्टि की है कि उसने कम्पनी अधिनियम में यथा निर्धारित मूल्यह्रास दरों पर विचार किया है। प्रशुल्क निर्धारण के प्रयोजन के लिए, वीसीटीपीएल ने इस प्राधिकरण द्वारा पारित पूर्ववर्ती सामान्य संशोधन आदेशों में अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार परियोजना अवधि में अपफ्रंट शुल्क तथा पट्टाधारण प्रीमियम के प्रभाजन के मद्देनजर मूल्यह्रास आंकड़ों में उपयुक्त समायोजन किए हैं।

(xxv) प्रबंधन तथा प्रशासन उपरिव्ययों में प्रशासनिक स्टाफ का वेतन, यात्रा व्यय, विपणन व्यय तथा प्रशानिक व्यय शामिल हैं। वर्ष 2013–14 के लिए वास्तविक प्रबंधन तथा प्रशासन उपरिव्ययों रु0 2132.32 लाख होना बताया गया है जिसमें प्रशासनिक व्यय शीर्ष के अधीन रु0 994.34 लाख का कुल विदेशी मुद्रा विनिमय नुकसान भी शामिल है। वर्ष 2014–15 से 2016–17 के लिए प्रबंधन एवं प्रशासन उपरिव्ययों का अनुमान लगाने के लिए, वीसीटीपीएल ने रु0 994.34 लाख के विदेशी मुद्रा विनिमय नुकसान को अलग रखा है और वर्ष 2013–14 के लिए रु0 1137.98 लाख का वास्तविक प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्यय आधार रूप में लेते हुए, वीसीटीपीएल ने स्टाफ लागत के अलावा सभी मदों का अनुमान लगाने के लिए 6 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि लागू की है। स्टाफ लागत के लिए, इसने 10 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि लागू की है। वीसीटीपीएल का अनुमान स्टाफ लागत के अनुमानन में वीसीटीपीएल द्वारा सुविचारित 10 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि की बजाय 6 प्रतिशत वृद्धि लागू करते हुए संशोधित किया गया गया है। सभी अन्य मदें वीसीटीपीएल द्वारा यथा अनुमानित सुविचारित की गई हैं।

(xxvi) अपफ्रंट प्रशुल्क का प्रभाजन वर्ष 2014–15 से 2016–17 के प्रत्येक वर्ष के लिए रु0 12.53 लाख सुविचारित किया गया है जैसाकि पिछली अवधि के लिए किया गया है।

(xxvii) वीसीटीपीएल ने वर्ष 2013–14 के लिए रु0 57.80 लाख के वास्तविक एफएमआई के विपरीत वर्ष 2014–15 से 2016–17 के प्रत्येक वर्ष के लिए क्रमशः रु0 25.00 लाख के वित्त एवं विविध आय (एफएमआई) का अनुमान लगाया है। चूंकि विविध आय से संबंधित एफएमआई, वीसीटीपीएल द्वारा लगाया गया अनुमान इस विश्लेषण में विश्वास किया गया है।

(xxviii) वित्त एवं विविध व्ययों के अधीन, वीसीटीपीएल ने भविष्य निधि में अंशदान के लिए अनुमानन पर विचार किया है। वीसीटीपीएल ने वर्ष 2013–14 हेतु भविष्य निधि में वास्तविक अंशदान को आधार रूप में लिया है और वर्ष 2014–15 से 2016–17 के लिए 10 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि पर विचार किया है। वीसीटीपीएल द्वारा सुविचारित 10 प्रतिात की बजाय 6 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि पर विचार करते हुए वीसीटीपीएल का अनुमान संशोधित किया गया है।

(xxix) वीसीटीपीएल ने वर्ष 2014–15 से 2016–17 के दौरान परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड में क्रमशः रु0 1561.40 लाख, रु0 2928.45 लाख और रु0 7482.18 लाख के संवर्धनों का अनुमान लगाया है। निवल अचल परिसंपत्तियों और कार्य पूंजी को शामिल करते हुए नियोजित पूंजी निम्नलिखित अनुच्छेदों में विश्लेषित की गई है:

(क). अचल परिसंपत्तियां:

(i). वर्ष 2014-15:

वीसीटीपीएल ने रु0 1651.40 लाख की अनुमानित लागत पर सकल प्रखंड में निम्नलिखित संवर्धनों का प्रस्ताव किया है:

| **विवरण** | **राशि (रु0)** | **स्थिति/अनुमानों हेतु आधार** |
|---|---|---|
| अतिरिक्त यार्ड विकास (ओएनजीसी यार्ड, सीसीआर यार्ड और डब्ल्यूएस के निकट यार्ड) | 712.93 | |
| (ii). (लगभग 4000 वर्ग मी.) पर विश्वास करते हुए | 180.00 | अनुमान |

| | | |
|---|---|---|
| कंटेनर यार्ड | | |
| (iii). ओएनजीसी यार्ड | 291.43 | पहले ही पूंजीकृत किया गया है |
| (iv). नई वर्कशाप के निकट यार्ड | 120.75 | कोटेशन जमा की गई हैं |
| (v). नई सीसीआर के निकट यार्ड | 120.75 | कोटेशन जमा की गई हैं |
| | | |
| संयंत्र तथा मशीनरी | 464.34 | |
| (i). उत्पादन अनुशंसित प्रक्रिया के अनुसार ढांचागत निरीक्षण | 200.00 | अनुमान |
| (ii). ऊर्जा अनुवीक्षण प्रणाली, ईंधन ब्राउजर | 104.34 | कोटेशन जमा की गई हैं |
| (iii). कंटेनर भारतोलन, डीजी–01, डीजल अनुवीक्षण प्रणाली, आदि | 160.00 | अनुमान |
| सिविल परिसंपत्ति | 135.15 | अनुमान/कोटेशन जमा की गई है |
| आईटी | 144.12 | अनुमान/कोटेशन जमा की गई है |
| कार्यालय उपस्कर | 99.85 | अनुमान/कोटेशन जमा की गई है |
| फर्नीचर तथा जुड़नार | 5.00 | अनुमान |
| | | |
| वर्ष 2014–15 में सकल प्रखंड हेतु कुल संवर्धन | 1561.40 | |

वीसीटीपीएल ने उपर्युक्त प्रत्येक संवर्धन की वर्तमान स्थिति नहीं भेजी है। तथापि, वीसीटीपीएल द्वारा भेजे गए उपर्युक्त ब्योरों तथा पूर्ववर्ती अनुच्छेदों में दिए गए कुछ संवर्धनों के लिए वीसीटीपीएल द्वारा किए गए विस्तृत निवेदनों के आधार पर, वीसीटीपीएल द्वारा अनुमानित सकल प्रखंड हेतु प्रस्तावित संवर्धनों पर विश्वास तथा विचार किया गया है।

(ii). वर्ष 2015–16 :

वर्ष 2015–16 के लिए प्रस्तावित सकल प्रखंड हेतु संवर्धन निम्नलिखित शीर्षों के अधीन दिए गए हैं:–

| **विवरण** | **राशि** | **स्थिति/अनुमानों हेतु आधार** |
|---|---|---|
| अतिरिक्त यार्ड विकास (ओएनजीसी यार्ड, सीसीआर यार्ड और डब्ल्यूएस के निकट यार्ड) | 312.31 | |
| | | |
| संयंत्र तथा मशीनरी | 2360.61 | |
| (i). मौजूदा खराब चीजों जैसे डिजीटल ड्राइव, प्रोग्रामेबल लोजिक कंट्रोलर (पीएलसी), एब्सोल्यूट एनकोडर्स, सेंसर्स, आपरेटर कैबिन, कंट्रोल पैनल, नई | 539.03 | कोटेशन जमा की गई हैं। |

| | | |
|---|---|---|
| जाय स्टिक, लोड सैल सिस्टम और क्यूसी 1 और क्यूसी 2 में अद्यतन मदों के साथ रिमोट से चलने वाली क्रेन प्रबंधन प्रणाली बदलना। | | |
| (ii). 200 केडब्ल्यू के लिए सौर संयंत्र | 164.35 | कोटेशन जमा की गई हैं। |
| (iii). मोबाइल फायर टेंडर, आरटीजीसी मदों हेतु डीजीपीएस तथा सीपीआईएस आदि, आनलाइन अनुवीक्षण प्रणाली। | 250.00 | कोटेशन जमा की गई हैं। |
| (iv). स्वास्थ्य सुरक्षा और पर्यावरण | 13.50 | अनुमान |
| (v). प्रचालनात्मक उपस्कर | 1393.73 | अनुमान |
| | | |
| आईटी | 250.53 | कोटेशन जमा की गई हैं। |
| फर्नीचर तथा जुड़नार | 5.00 | अनुमान |
| | | |
| कुल पूंजी व्यय | 2928.45 | |

वीसीटीपीएल ने उपर्युक्त प्रत्येक निवेश की मौजूदा स्थिति भेजी है। तथापि, वीसीटीपीएल द्वारा भेजे गए उपर्युक्त ब्योरों के आधार पर, वीसीटीपीएल द्वारा अनुमानित सकल प्रखंड में संवर्धन पर विश्वास तथा विचार किया गया है।

(iii). वर्ष 2016–17 :

सकल प्रखंड हेतु रु0 7482.18 लाख के निम्नलिखित संवर्धनों पर वीसीटीपीएल द्वारा विचार किया गया है:–

| **विवरण** | **राशि** | **स्थिति** |
|---|---|---|
| संयंत्र एवं मशीनरी | 7416.62 | |
| 1 आरएमक्यूसी तथा 2 आरटीजीसी बदलना, 2 नई आरटीजीसी और इलैक्ट्रिकल संस्थापन | 7116.62 | अनुमान |
| आरटीजीसी हेतु सीपीआईएस और डीजीपीएस (75 लाख X 6) | 300.00 | अनुमान |
| | | |
| आईटी | 50.56 | अनुमान और कोटेशन प्रस्तुत किए गए हैं |
| कार्यालय उपस्कर | 10.00 | अनुमान |
| फर्नीचर तथा जुड़नार | 5.00 | अनुमान |
| | | |
| कुल पूंजी व्यय | 7482.18 | |

वर्ष 2016–17 में सकल प्रखंड में कुल संवर्धनों में से, प्रमुख संवर्धन संयंत्र शीर्ष के अधीन हैं और 2 पुरानी आरटीजीसी एवं 1 आरएमक्यूसी बदलने के लिए संयंत्र तथा मशीनरी शीर्ष के अधीन हैं तथा इसके अलावा वर्ष 2016–17 के दौरान 2 नई आरटीजीसी की खरीद किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। वीसीटीपीएल ने बताया है कि उसके पास 2 पुरानी आरटीजीसी हैं जोकि 22 से 24 साल पुरानी हैं। यातायात में वृद्धि पर, वीसीटीपीएल ने कहा है कि इन उपस्करों पर कार्यबोझ बढ़ गया है और

जिसके परिणामस्वरूप बार–बार खराब हो रही हैं जोकि प्रचालनात्मक गतिविधियों को प्रभावित कर रही हैं। इसके अलावा, चूंकि क्रेनें 22 साल से अधिक पुरानी हैं, इन उपस्कर को कुशलतापूर्वक चलाने हेतु महत्वपूर्ण पुर्जे प्राप्त करने में कठिनाई हो रही है। इसलिए, वीसीटीपीएल ने 2016–17 अवधि के दौरान 2 पुरानी आरटीजीसी को 2 नई से बदलने का प्रस्ताव किया है। इसके अलावा, वीसीटीपीएल ने दो नई आरटीजीसी जोड़ने का प्रस्ताव किया है।

इसके अलावा, वीसीटीपीएल ने 2 आरएमक्यूसी बदलने का प्रस्ताव किया है क्योंकि क्रेनें 30 वर्षों से अधिक पुरानी हैं और बड़े आकार के पोतों को प्रहस्तित करने में असमर्थता की वजह से पोत पर समग्र प्रचालनात्मक कार्यनिष्पादन प्रभावित हो रहा है। 2 पुरानी आरएमक्यूसी में से, वीसीटीपीएल ने एक आरएमक्यूसी वर्ष 2016–17 में मौजूदा प्रशुल्क चक्र में बदलने और दूसरी अगले प्रशुल्क चक्र में बदलने की योजना बनाई है। नई घाट क्रेन से वीसीटीपीएल बड़े कंटेनर पोतों का प्रहस्तन करने में समर्थ होगा और वर्तमान उत्पादकता स्तरों को भी बनाए रखेगा, ऐसी संभावना है। आरटीजीसी तथा आरएमक्यूसी हेतु पूंजी लागत का अनुमान लगाने के लिए, वीसीटीपीएल ने नए उपस्कर के अनुमान से पुराने उपस्कर की कबाड़ कीमत को घटाया है जिसपर इस विश्लेषण में विश्वास किया गया है। वीसीटीपीएल द्वारा यथा–अनुमानित पूंजी लागत पर विश्वास किया गया है।

विशेष अनुरोध किए जाने के बावजूद वीपीटी ने वीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तावित सकल प्रखंड में संवर्धनों की उपयुक्तता पर कोई टिप्पणी नहीं भेजी है। एलए का परिशिष्ट 16 लाइसेंसधारी से यह अपेक्षा करता है कि वीपीटी के मानकों के अनुसार उपस्कर का जीवनकाल समाप्त होने पर उसे बदला जाए और लाइसेंसधारी को उसके जीवनकाल के समाप्त होने से पहले ही बदलने की योजना तैयार कर लेनी चाहिए। एलए में प्रावधान के मद्देनजर, दो आरटीजीसी हेतु बदलने के लिए वीसीटीपीएल का प्रस्ताव, जमा 2 और आरटीजीसी की खरीद तथा पुरानी आरएमक्यूसी को वीसीटीपीएल द्वारा यथा–अनुमानित नई से बदलना पर विश्वास और विचार किया गया है। वीसीटीपीएल द्वारा यथा–अनुमानित सकल प्रखंड में सभी अन्य संवर्धनों पर भी विचार किया गया है।

(ख) कार्य पूंजी :

(i) वीसीटीपीएल ने एक माह की कुल प्रचालन लागत पर विचार किया है। इसने बताया है कि विविध देनदारियों का अनुमानन रूझानों के आधार पर किया गया है। विविध देनदारियों के रूप में एक माह की आय पर विचार करना 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.9 में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार नहीं है और इसलिए विश्लेषण में विचार नहीं किया गया है।

इस प्राधिकरण ने 2005 प्रशुल्क दिशानिर्देशों में रिफाइनमेंट घोषित करते हुए 30 सितम्बर 2008 को एक आदेश पारित किया है, जोकि कुछ मदों को मान्यता देती है जो लाइसेंस करार से विविध देनदारी के हिस्से के रूप में है। वीसीटीपीएल और वीपीटी द्वारा किए गए लाइसेंस करार में पट्टा किरायों का कोई अग्रिम भुगतान निर्धारित नहीं किया गया है।

वीसीटीपीएल और वीपीटी के बीच हुए एलए के अनुच्छेद 5.1 के अनुसार, रॉयल्टी तत्काल अनुवर्ती वर्ष के 7वें देय को देय है। इस प्रकार यह स्पष्ट है कि एलए के अनुसार, वीसीटीपीएल रॉयल्टी के किसी अग्रिम भुगतान की अपेक्षा नहीं करता है। इसलिए, व्ययों के पुनर्भुगतान वर्ष 2014–15 से 2016–17 के लिए कार्य पूंजी के अनुमानों में विचार नहीं किए गए हैं।

(ii) वीसीटीपीएल ने वर्ष 2013–14 के लिए ईंधनों के अलावा भंडारों के छह माह के उपभोग पर आधार रूप में विचार किया है और वर्ष 2014–15 से 2016–17 हेतु अनुमानों पर पहुंचने के लिए 6 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि लागू की है। कार्य पूंजी के परिकलन में वीसीटीपीएल द्वारा अनुमानित वस्तुसूची पर विचार किया गया है।

(iii) शेष रोकड़ उपरिव्ययों सहित एक माह के संशोधित प्रचालन व्ययों पर परिकलित किया गया है।

(iv) वीसीटीपीएल ने 2013–14 की मौजूदा देयताओं को आधार रूप में सुविचारित करते हुए वर्ष 2014–15 से 2015–16 के लिए मौजूदा देयताओं का अनुमान लगाया है और वर्ष 2014–15 से 2016717 के लिए अनुमानित कुल व्ययों हेतु यथानुपात समायोजित किया है। वीसीटीपीएल द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार नहीं है। मौजूदा प्रशुल्क संशोधन कार्यवाही में, वर्ष 2013–14 के लिए सुविचारित मौजूदा देयताएं कार्य पूंजी के अनुमानन में वर्ष 2014–15 से 2016–17 हेतु सुविचारित की गई है।

(v) उपर्युक्त विश्लेषण के आधार पर, कार्य पूंजी नकारात्मक आंकड़े में है। चूंकि कार्य पूंजी नकारात्मक है, इसलिए इसे शून्य लिया गया है।

(ग) प्राथमिक व्यय का अप्रभाजित भाग, नियोजित पूंजी का भाग अपफ्रंट शुल्क और जिसपर प्रतिलाभ स्वीकृत किया जाता है। उपर्युक्त संशोधन के अधीन, वर्ष 2014–15 से 2016–17 के लिए नियोजित पूंजी जिसमें क्रमशः रु0 11729.23 लाख, रु0 12681.61 लाख और रु0 17419.66 लाख की दर से परिसंपत्तियों का निवल प्रखंड शामिल है, वीसीटीपीएल द्वारा सुविचारित रु0 12769.49 लाख, रु0 13805.06 लाख और रु0 18656.05 लाख के प्रति इस विश्लेषण में विचार किया गया है।

(xxx) वीसीटीपीएल ने वर्ष 2014–15 तथा 2016–17 के लिए सर्वोत्तम घाट क्षमता 662256 टीईयू प्रतिवर्ष निर्धारित की है। वीसीटीपीएल द्वारा निर्धारित सर्वोत्तम यार्ड क्षमता वर्ष 2013–14 के लिए 3,54,000 टीईयू है जोकि वर्ष 2014–15 में बढ़कर 3,95,500 टीईयू होने और वर्ष 2015–16 तथा 2016–17 के लिए 1,54,13,000 टीईयू प्रतिवर्ष होने का अनुमान है। वीसीटीपीएल ने पुष्टि की है कि यार्ड विकास में निवेश से अतिरिक्त वार्षिक क्षमता होगी जोकि सर्वोत्तम यार्ड क्षमता के परिकलन में सुविचारित की गई है। वीसीटीपीएल ने बताया है कि यार्ड विकास के लिए पत्तन से ली गई 15000 वर्ग मीटर अतिरिक्त भूमि, सम्पूर्ण 15000 वर्ग मी. कंटेनर स्टेकिंग के लिए उपयोग नहीं की जा सकती है। उपस्कर मून्यूवेरिंग तथा प्रचालनात्मक क्षेत्र हेतु लीविंग एसाइड स्थान, 10000 वर्ग मी. स्थान कंटेनर की स्टेकिंग के लिए सुविचारित किया गया है। वीपीटी ने बताया है कि सर्वोत्तम यार्ड क्षमता मौजूदा प्रशुल्क चक्र में 15,000 वर्ग मीटर अतिरिक्त भूमि लेने तथा मौजूदा 6000 वर्ग मीटर क्षेत्र के विकास पर विचार करते हुए 2014–15 से 2016717 अवधि के लिए 247639 टीईयू तक वृद्धि की जाएगी। अतिरिक्त सर्वोत्तम यार्ड क्षमता का निर्धारण करते समय, यह देखा गया है कि वीपीटी ने 720 भूमि स्लॉटों पर विचार किया है। इस प्राधिकरण ने प्रतिवेदित कारणों से अपफ्रंट प्रशुल्क मामले निर्धारित करते समय निर्णय लिया है कि 720 भूमि स्लॉटों के मानकों पर विचार नहीं किया जा सकता। इसलिए, 720 भूमि स्लॉटों पर विचार करते हुए वीपीटी द्वारा निर्धारित सर्वोत्तम क्षमता पर विश्वास नही किया गया है। 360 भूमि स्लॉटों, 2.5 स्टेक ऊंचाई और 3 दिन औसत विराम समयावधि पर विचार करते हुए वीसीटीपीएल द्वारा यथा–निर्धारित सर्वोत्तम क्षमता पर इस विश्लेषण में विश्वास किया गया है। वीसीटीपीएल द्वारा निर्धारित सर्वोत्तम क्षमता के आधारपर और विश्लेषण में सुविचारित संशोधित प्रशुल्क वर्ष 2014–15 से 2016–17 के लिए क्रमशः 63.46 प्रतिशत, 71.30 प्रतिशत और 75.56 प्रतिशत होता है।

2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देश पूर्ण नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ (आरओसीई) का दावा करने के लिए 60 प्रतिशत की न्यूनतम क्षमता उपयोगिता निर्धारित करते हैं। तथापि, यहां पर प्रासंगिक है कि 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.9.11 विनिर्दिष्ट करता है कि यदि निजी प्रचालक द्वारा किया गया निवेश रियायत व्यवस्था के अधीन दायित्वों के अनुसार है तो यह आरओसीई के लिए सुविचारित किया जाएगा भले ही पूर्ण क्षमता उपयोगिता अर्जित नहीं की गई हो। वीपीटी ने इसपर कोई विशिष्ट टिप्पणियां नहीं भेजी हैं कि क्या प्रस्तावित निवेश एलए में प्रावधानों के अनुसार है। वीसीटीपीएल ने पुष्टि की है कि प्रस्तावित केपेक्स मौजूदा परिसंपत्तियों को अच्छी हालत में रखने के लिए है और एलए में परिकल्पित समग्र उत्पादकता मानक अर्जित करने के लिए है। इस तथ्य को स्वीकार करते हुए कि वीपीटी ने वीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तावित निवेशों पर कोई प्रतिकूल टिप्पणी नहीं की है, वीसीटीपीएल के बयान पर विश्वास किया गया है। तदनुसार, नियोजित पूंजी पर वीसीटीपीएल द्वारा दावाकृत 16 प्रतिशत पर पूर्ण प्रतिलाभ 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार स्वीकृत किया गया है।

(xxxi) उपर्युक्त चर्चाओं के अधीन, वीसीटीपीएल द्वारा वर्ष 2014–15 से 2016–17 के लिए दाखिल किए गए लागत विवरण संशोधित किए गए हैं। संशोधित लागत विवरण **अनुबंध–III** रूप में संलग्न किया गया है। मौजूदा प्रशुल्क स्तर पर लागत विवरण में प्रकट किए गए परिणाम नीचे सारबद्ध किए गए हैं:–

(रु0 लाखों में)

| विवरण | **2014-15** | **2015-16** | **2016-17** | कुल |
|---|---|---|---|---|
| प्रचालन आय | 8181.86 | 9596.93 | 10171.52 | 27950.31 |
| निवल अधिशेष | (-)2.85 | 257.04 | (-)1299.15 | (-)1044.96 |
| निवल अधिशेष/घाटा प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में | (-)0.03% | 2.68% | (-)12.77% | (-)3.38% |

उपर्युक्त तालिका वर्ष 2014–15 से 2016–17 के लिए प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर रु0 1044.96 लाख का कुल घाटा दर्शाती है। वर्ष 2014–15 से 2016–17 के लिए वीसीटीपीएल के लागत विवरण में प्रदर्शित घाटा स्थिति के मद्देनजर, प्रशुल्क में वृद्धि स्वीकृत किए जाने हेतु मामला है, परन्तु वीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तावित वृद्धि के स्तर तक नहीं।

1 अप्रैल 2014 की मूल वैधता के बाद की अवधि के लिए वीसीटीपीएल के दरमानों की वैधता में विस्तार प्रदान करते समय, यह बताया गया था कि 1 अप्रैल 2014 के बाद की अवधि के लिए स्वीकार्य प्रतिलाभ और स्वीकार्य लागत से अधिक अतिरिक्त अधिशेष, यदि कोई हो, निर्धारित किए जाने वाले प्रशुल्क में पूर्णतः समायोजित किया जाएगा। लागत विवरण वर्ष 2014–15 के लिए रु0 2.85 लाख का मामूली नुकसान दर्शाता है। वर्ष 2014–15 के लिए लागत विवरण घाटा स्थिति दर्शाता है और इसलिए अधिशेष के समायोजन का प्रश्न ही नहीं उठता है। अंतिम प्रशुल्क के निर्धारण हेतु किसी भी मामले में, वर्ष 2014–15 से 2016–17 हेतु कुल घाटा/अधिशेष अनुवर्ती अनुच्छेद में यथा–स्पष्ट सुविचारित किया गया है इसलिए वीसीटीपीएल किसी घाटे की स्थिति में भी नहीं होगा।

वीसीटीपीएल ने पोतांतरण कंटेनर को छोड़कर सभी कंटेनरों के लिए लगभग 28.09 प्रतिशत की प्रशुल्क वृद्धि की मांग की है। गैंगवे उपलब्ध करवाने के लिए प्रभारों के संबंध में, वीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तावित वृद्धि 10 प्रतिशत प्रति घंटा प्रति गैंगवे परिगणित होती है। पोतांतरण कंटेनरों के लिए, वीसीटीपीएल ने बताया है कि उसने मौजूदा प्रशुल्क में 15.17 प्रतिशत कटौती का प्रस्ताव किया है। पोतांतरण कंटेनरों के लिए 20′ कंटेनरों हेतु रु0 4284.80 के मौजूदा प्रशुल्क और इसके लिए रु0 3720 पर प्रस्तावित (कम की गई) दर पर विचार करते हुए, प्रतिशत कटौती 15.16 प्रतिशत होती है जोकि वीसीटीपीएल द्वारा निर्दिष्ट 15.17 प्रतिशत से थोड़ी भिन्न है। आगंतुक प्रवेश–पत्र, वाहन प्रवेश अनुज्ञापत्र, फोटोग्राफी के लिए भाग II में निर्धारित अन्य सेवाओं के लिए प्रशुल्क के संबंध में, वीसीटीपीएल ने यथास्थिति का प्रस्ताव किया है। वीसीटीपीएल ने गैर कंटेनर पोतों द्वारा टर्मिनल सुविधाओं के उपयोग के लिए प्रभारों में 28 प्रतिशत वृद्धि का प्रस्ताव किया है।

तीन वर्षों 2014–15 से 2016–17 के लिए रु0 1046.46 लाख की समग्र घाटा स्थिति के मद्देनजर, वृद्धि प्रदान किए जाने का मामला है परन्तु वीसीटीपीएल द्वारा मांग किए गए स्तर पर नहीं।

प्रदान की जाने वाली प्रशुल्क वृद्धि पर पहुंचने से पहले, पोतांतरण कंटेनर हेतु प्रशुल्क पर निर्णय लेने के लिए यह प्रासंगिक है। जैसाकि पहले बताया गया है, वीसीटीपीएल ने सभी प्रशुल्क मदों में 28.09 प्रतिशत तक वृद्धि का प्रस्ताव किया है, पोतांतरण कंटेनरों के प्रहस्तन के मामले में इसने 15.16 प्रतिशत कटौती का प्रस्ताव किया है। जब प्रस्तावित कटौती के लिए स्पष्टीकरण मांगा गया था तो वीसीटीपीएल ने स्पष्ट किया कि भारत सरकार ने विजाग को राष्ट्रीय मेरीटाइम विकास कार्यक्रम (एनएमडीपी) के अनुसार पूर्वी तट में कंटेनर पोतांतरण पत्तन के रूप में घोषित किया है। विदेशी पत्तनों से प्रतिस्पर्धा करने के लिए और विजाग की ओर अधिक पोतांतरण यातायात आकर्षित करने के लिए, पोतांतरण कंटेनर हेतु प्रहस्तन दर में कटौती पोतांतरण यातायात आकर्षित करने के लिए प्रस्तावित किया गया है, जो बाद में मेन लाइन पोतों को विजाग पत्तन में आने में सहायता करेगी। यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि पोतांतरण कंटेनर की प्रहस्तन दर में वीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तावित कटौती वीसीटीपीएल के दरमान में रु0 4384.80 पर निर्धारित मौजूदा दर के विपरीत रु0 3720 प्रति 20′ कंटेनर पर विचार किया जाता है तो यह सामान्य कंटेनरसे पोतांतरण कंटेनर के प्रहस्तन में प्रति सहायिकी का प्रवाह होगा। प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 5.5.1 विनिर्दिष्ट करता है कि रियायती प्रशुल्क पोतांतरण कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए निर्धारित किए जाने की जरूरत है और इस श्रेणी के लिए प्रशुल्क सामान्य कंटेनरों के प्रहस्तन हेतु निर्धारित प्रशुल्क से 1.5 गुना अधिक नहीं होना चाहिए। पोतांतरण कंटेनर के लिए ही निर्धारित मौजूदा प्रहस्तन दर सामान्य कंटेनरों के प्रहस्तन हेतु निर्धारित दरों से 1.18 गुना है। वीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तावित पोतांतरण कंटेनर के प्रशुल्क के कम किए गए स्तर पर, पोतांतरण कंटेनर हेतु प्रशुल्क सामान्य कंटेनर हेतु प्रशुल्क का 0.88 गुना होगा। 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देश विनिर्दिष्ट करते हैं कि पोतांतरण कंटेनर हेतु दर सामान्य कंटेनर हेतु दर के 1.5 गुनासे अधिक नहीं होना चाहिए। यह सामान्य कंटेनर के लिए प्रशुल्क की अपेक्षा कम प्रशुल्क निर्धारित करने के बाधित नहीं करता है। वीसीटीपीएल द्वारा किए गए निवेदनों के मद्देनजर कि भारत सरकार ने विजाग को राष्ट्रीय मेरीटाइम विकास कार्यक्रम (एनएमडीपी) के अनुसार पूर्वी तट में कंटेनर पोतांतरा पत्तन के रूप में घोषित किया है और पोतांतरा कंटेनर में प्रस्तावित कटौती मुख्य रूप से विदेशी पत्तनों से प्रतिस्पर्धा करने के लिए और विजाग की ओर अधिक पोतांतरण यातायात आकर्षित करने के लिए है तथा इस तथ्य को स्वीकार करते हुए कि वीसीटीपीएल ने पोतांतरण कंटेनर आकर्षित करने के लिए मौजूदा प्रशुल्क में छूट स्वीकृत की है जैसाकि पूर्व अवधि विश्लेषण में बताया गया है और इससे महत्वपूर्ण लाइसेंसदाता पत्तन वीपीटी ने भी वीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तावित पोतांतरा कंटेनर के यातायात में कटौती पर कोई आपत्ति नहीं उठाई है, यह प्राधिकरण पोतांतरण कंटेनर के प्रशुल्क में 15.16 प्रतिशत तक कटौती अर्थात् 20′ पोतांतरण कंटेनर के लिए रु0 4384.80 के मौजूदा प्रशुल्क से रु0 3720 करने के लिए वीसीटीपीएल का प्रस्ताव स्वीकार करता है। 40′ और 40′ से अधिक के पोतांतरण कंटेनरों तथा तटीय पोतांतरण कंटेनरों हेतु प्रशुल्क में 15.16 प्रतिशत की कटौती भी वीसीटीपीएल द्वारा यथा–प्रस्तावित स्वीकार की गई है। पोतांतरण कंटेनर में की गई कटौती, तथापि, 1 अप्रैल 2016 से प्रभावी होगी। वित्तीय वर्ष 2015–16 के लिए, पोतांतरण कंटेनर के लिए प्रशुल्क प्रचलित स्तर पर जारी रहेगा। किसी भी स्थिति में, वीसीटीपीएल के पास यह अधिकार होगा कि वह इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित प्रशुल्क स्तर की अपेक्षा कम दर वसूल कर सकता है।

अब, पोतांतरण कंटेनर से इतर अन्य प्रशुल्क मदों हेतु स्वीकृत प्रशुल्क वृद्धि स्पष्ट की गई है। यह उल्लेखनीय है कि वीसीटीपीएल वर्ष 2014–15 में रु0 2. 85 लाख के मामूली घाटे में है और यह वर्ष 2015–16 में रु0 257.04 लाख की राजस्व अधिशेष स्थिति में है। वर्ष 2016–17 के लिए, रु0 1299.15 लाख का राजस्व घाटा है। यह मुख्य तौर पर वर्ष 2016–17 में सकल प्रखंड में वीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तावित संवर्धनों की वजह से है जोकि अन्य मदों में से है, इसमें वर्ष 2016–17 में एक नई आरएमक्यूसी से 1 पुरानी आरएमक्यूसी को बदलने और दो पुरानी आरटीजीसी को बदलने सहित 4 नई आरटीजीसी की खरीद हेतु रु0 7113.61 लाख का अनुमानित निवेश शामिल है। तथापि, वर्ष 2014–15 तथा 2015–16 के लिए लागत स्थिति रु0 234.19 लाख की समग्र अधिशेष स्थिति दर्शाती है। ऐसी स्थिति में, 2015–16 से आगे प्रशुल्क में वृद्धि प्रदान करना और निवेश तथा संबंधित लागत के लिए उपयोक्ताओं पर बोझ डालना उपयुक्त नहीं होगा, जिसका लाभ केवल वर्ष 2016–17 में ही मिलने की संभावना है। ऐसी स्थिति में, प्रशुल्क वृद्धि केवल वर्ष 2016–17 के लिए ही स्वीकृत की गई है।

वर्ष 2014–15 से 2016–17 हेतु अनुमानित रु0 1044.96 लाख के कुल घाटे को पूरा करने के लिए, सभी श्रेणी के कंटेनरों तथा सेवाओं, सिवाय पोतांतरण कंटेनर, के लिए 1 अप्रैल 2016 से 13.10 प्रतिशत की प्रशुल्क वृद्धि की अपेक्षा की गई है। अन्य शब्दों में, 13.10 प्रतिशत की प्रशुल्क वृद्धि इस शर्त के अधीन वर्ष 2016–17 में 1 अप्रैल 2016 से प्रशुल्क के मौजूदा स्तर में दरमान के भाग–I (पोतांतरण कंटेनर से संबंधित भाग 1.2 के अलावा) और भाग–II

के अधीन सभी प्रशुल्क मदों में 13.10 प्रतिशत की अक्रास द बोर्ड प्रशुल्क वृद्धि स्वीकृत की गई कि प्रस्तावित उपस्कर अर्थात् 4 आरटीजीसी और 1 नई आरएमक्यूसी वीसीटीपीएल द्वारा 1 अप्रैल 2016 तक शुरू करनी होगी। अन्य शब्दों में, 13.10 प्रतिशत की प्रशुल्क वृद्धि 4 नई आरटीजीसी और 1 आरएमक्यूसी के शुरू होने की तारीख अथवा 1 अप्रैल 2016, जो भी बाद में हो, से ही प्रभावी होगी। जैसाकि पहले बताया गया है, पोतांतरण कंटेनर के लिए प्रशुल्क वीसीटीपीएल द्वारा किए गए अनुरोध के अनुसार कम करके 15.16 प्रतिशत किया गया है परन्तु 1 अप्रैल 2016 से। इससे संबंधित एक उपयुक्त टिप्पणी इसके दरमान में शामिल की गई है। **2005 दिशानिर्देशों के खंड 3.3.1 के अनुसार, वीसीटीपीएल के पास यह विकल्प होगा कि भारत के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों के भीतर रिकार्ड में प्रदर्शित त्रुटियों की सीमा तक आदेश की समीक्षा करने के लिए इस प्राधिकरण का रूख कर सकता है।**

(xxxii). प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.18.2 के अनुसार, भारतीय स्टेट बैंक की प्रचलित प्रधान उधार दर 14.75 प्रतिशत जमा 2 प्रतिशत दर्शाने के लिए प्रस्तावित टिप्पणी 2(iii)(ख) संशोधित की गई है।

(xxxiii). प्रशुल्क दिशानिर्देश विनिर्दिष्ट करते हैं कि प्रशुल्क उत्पादकता के स्तरों के तलचिह्न स्तर से संबंधित होना चाहिए। मात्र यह कहना कि 52 फेरे/घंटा के लिए उत्पादकता में सुधार की वजह से 26.2 घंटे से 20.2 घंटे हो गया है, कोई उपयोगी प्रयोजन पूरा नहीं करता है जब तक कि दरमान में उत्पादकता के तलचिह्न स्तर से कम/अधिक अर्जित कार्यनिष्पादन से संबंधित कोई उपयुक्त प्रोत्साहन/हतोत्साहन निर्धारित नहीं किया जाता है। अतः वीसीटीपीएल को यह सलाह दी जाती है कि अगले प्रशुल्क समीक्षा के समय प्रशुल्क को उत्पादकता स्तर से जोड़ते हुए विश्लेषित प्रस्ताव प्रस्तावित करें।

(xxxiv). बीओटी प्रचालकों के लिए लागू 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देश तीन वर्षों का प्रशुल्क वैधता चक्र निर्धारित करते हैं। चूंकि इस विश्लेषण के प्रयोजन के लिए सुविचारित वित्तीय स्थिति केवल 31 मार्च, 2017 तक है, इसलिए वीसीटीपीएल के संशोधित दरमान की वैधता 31 मार्च, 2017 तक निर्धारित की गई है।

(xxxv). वीसीटीपीएल के मौजूदा दरमान की वैधता समय–समय पर विस्तारित की जाती रही है और मौजूदा दरमान की वैधता का आखिरी विस्तार 31 मार्च, 2015 तक किया गया है। संशोधित दरमान राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों के समाप्त होने के बाद प्रभावी होगा। इसलिए, मौजूदादरमान की वैधता अनुमोदित संशोधित दरमान लागू होने तक विस्तारित किया गया माना जाएगा।

11.1. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, तथा समग्र विचार–विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण वीसीटीपीएल का संशोधित दरमान जिसे **अनुबंध–IV** रूप में संलग्न किया गया है, अनुमोदित करता है।

11.2. वीसीटीपीएल का प्रशुल्क प्रचालक द्वारा प्रेषित सूचना पर विश्वास करते हुए और विश्लेषण में यथा स्पष्ट किए गए अनुमानों के आधार पर निर्धारित किया गया है। निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि के दौरान किसी भी समय इस प्राधिकरण को दिखाई देता है कि वास्तविक स्थिति सुविचारित अनुमानों से काफी भिन्न है अथवा यहां पर स्वीकृत अनुमानों से विपथन है तो यह प्राधिकरण वीसीटीपीएल से अपेक्षा करेगी कि उसके प्रशुल्क की समीक्षा के लिए निर्धारित समय से पहले प्रस्ताव दाखिल करें और संशोधित प्रशुल्क में ऐसी भिन्नताओं की वजह से प्रोद्भूत संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार लाभ समायोजित किया जाएगा।

11.3. इस संबंध में, वीसीटीपीएल से अनुरोध है कि उस प्रारूप में एक वर्ष की प्रत्येक तिमाही के पूरा होने के 15 दिनों के भीतर वास्तविक भौतिक तथा वित्तीय कार्यनिष्पादन की रिपोर्ट प्रेषित करें जिसमें प्रशुल्क प्रस्तावों हेतु लागत विवरण दाखिल किए जाते हैं। रिपोर्ट के साथ लागू प्रशुल्क निर्धारित करने के समय विश्वास किए गए अनुमानों से भिन्नता के कारण भी बताएं। यदि दो लगातार तिमाही अवधि के वास्तविक और अनुमानों में (+)/(–) 20 प्रतिशत भिन्नता देखी जाएगी तो यह प्राधिकरण संबद्ध प्रचालक को निर्धारित समीक्षा से पहले अपना प्रस्ताव प्रस्तुत करने के लिए कहेगा। यदि वीसीटीपीएल इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित की जाने वाली समयावधि के भीतर प्रशुल्क प्रस्ताव दाखिल करने में विफल रहता है तो यह प्राधिकरण प्रशुल्क समीक्षा की कार्यवाही अपनी ओर से ही शुरू कर देगा।

टी.एस. बालासुब्रह्मण्यन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन–III/4/असा./143/2015(27)]

अनुबंध - I

अनुमानों के सापेक्ष वास्तविकताओं के आधार पर वर्ष 2011–12 से 2013–14 के लिए वीसीटीपीएल के कार्यनिष्पादन का विश्लेषण

विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड

अनुमानों के सापेक्ष वास्तविकताओं के आधार पर वर्ष 2011–12 से 2013–14 के लिए वीसीटीपीएल के कार्यनिष्पादन का विश्लेषण

| क्र.सं. | विवरण | अक्तूबर 2011 के प्रशुल्क आदेश में अनुमान | | | | वास्तविक | | | | % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 2011-12 | 2012-13 | 2013-14 | जोड़ | 2011-12 | 2012-13 | 2013-14 | Total | भिन्नता |
| | **यातायात (टीईयू में)** | **170000** | **195000** | **2,25,000** | **5,90,000** | **2,34,697** | **2,47,134** | **2,62,091** | **7,43,922** | **26%** |
| I | **कुल प्रचालन आय** | | | | | | | | | |
| | कंटेनर प्रहस्तन आय | 4054.46 | 4932.95 | 5959.10 | 14,946.52 | 5,539.13 | 6,643.19 | 7,604.83 | 19,787.15 | 32% |
| | अन्य | 272.90 | 334.59 | 416.70 | 1,024.19 | 1,286.99 | 842.89 | 882.99 | 3,012.87 | 194% |
| | **कुल** | **4,327.36** | **5,267.54** | **6,375.80** | **15,970.71** | **6,826.11** | **7,486.08** | **8,487.82** | **22,800.01** | **43%** |
| II | **प्रचालन लागतें (मूल्यह्रास अतिरिक्त)** | | | | | | | | | |
| | प्रचालन तथा प्रत्यक्ष लेबर | 294.04 | 331.37 | 372.12 | 997.54 | 189.03 | 253.85 | 291.24 | 734.13 | |
| | अनुरक्षण लेबर | 178.83 | 198.86 | 230.30 | 607.99 | 214.21 | 285.16 | 340.25 | 839.62 | |
| | उपस्कर चालन लागतें | 736.67 | 981.21 | 1111.54 | 2,829.42 | 902.98 | 1,056.71 | 1,133.22 | 3,092.91 | |
| | रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी | 145.78 | 191.10 | 344.54 | 681.42 | 222.01 | 242.19 | 403.74 | 867.95 | |
| | उपस्कर किराया | 587.47 | 488.04 | 563.12 | 1,638.62 | 817.06 | 692.55 | 698.02 | 2,207.63 | |
| | पट्टा किराये | 78.71 | 78.71 | 78.71 | 236.12 | 84.96 | 92.73 | 88.07 | 265.76 | |
| | बीमा | 64.35 | 142.25 | 153.53 | 360.13 | 46.06 | 67.71 | 80.81 | 194.57 | |
| | अन्य व्यय | 282.09 | 330.29 | 390.48 | 1,002.86 | 332.64 | 350.37 | 411.14 | 1,094.15 | |
| | तकनीकी सेवा शुल्क | 15.70 | 15.70 | 15.70 | 47.09 | 15.70 | 15.70 | 15.70 | 47.09 | |
| | सुविचारित बिजली लागत में अर्जित कुशलता लाभ का प्रभाव | 1.76 | 2.25 | 2.75 | 6.76 | - | - | - | - | |
| | **कुल** | **2,385.38** | **2,759.77** | **3,262.79** | **8,407.94** | **2,824.65** | **3,056.96** | **3,462.18** | **9,343.80** | **11%** |
| III | मूल्यह्रास | 779.64 | 1,292.51 | 1,036.99 | 3,109.14 | 628.91 | 1,316.12 | 1,508.83 | 3,453.86 | 11% |
| IV | **उपरिव्यय** | | | | | | | | | |
| | प्रबंधन एवं प्रशासन उपरिव्यय | 469.99 | 498.19 | 528.08 | 1,496.27 | 722.04 | 968.78 | 1,139.64 | 2,830.47 | |
| | प्राथमिक व्यय एवं अपफ्रंट भुगतान बट्टा खाता | 12.53 | 12.53 | 12.53 | 37.59 | 12.53 | 12.53 | 12.53 | 37.58 | |
| | **कुल** | **482.52** | **510.72** | **540.61** | **1,533.85** | **734.57** | **981.30** | **1,152.17** | **2,868.04** | **87%** |
| V | **प्रचालन अधिशेष/(घाटा) (I) – (II) – (III) - (IV)** | **679.82** | **704.54** | **1,535.41** | **2,919.77** | **2,637.98** | **2,131.69** | **2,364.64** | **7,134.31** | **144%** |
| VI | **वित्त एवं विविध आय (एफएमआई)** | | | | | | | | | |
| | अन्य | 19.80 | 21.78 | 23.96 | 65.54 | 26.26 | 31.94 | 57.80 | 116.00 | |
| | **कुल** | **19.80** | **21.78** | **23.96** | **65.54** | **26.26** | **31.94** | **57.80** | **116.00** | **77%** |
| VII | **वित्त एवं विविध व्यय (एफएमई)** | | | | | | | | | |
| | भविष्य निधि अंशदान | 36.83 | 41.86 | 48.35 | 127.04 | 34.46 | 45.71 | 81.85 | 162.02 | |
| | **कुल** | **36.83** | **41.86** | **48.35** | **127.04** | **34.46** | **45.71** | **81.85** | **162.02** | **28%** |
| VIII | एफएमआई घटाव एफएमई (VI) - (VII) | (17.03) | (20.08) | (24.39) | (61.50) | (8.20) | (13.77) | (24.05) | (46.02) | |
| IX | **ब्याज और टैक्स से पहले अधिशेष (V) + (VIII)** | **662.79** | **684.46** | **1,511.02** | **2,858.27** | **2,629.78** | **2,117.93** | **2,340.59** | **7,088.30** | **148%** |
| X | **नियोजित पूंजी** | 13027.11 | 11935.14 | 12343.67 | 12,435.30 | 5,651.54 | 13,041.93 | 11,964.29 | 10,219.25 | -18% |
| XI | **नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ @ 16%** | 2084.34 | 1909.62 | 1974.99 | 5968.95 | 904.25 | 2086.71 | 1914.29 | 4,905.24 | -18% |
| XII | क्षमता उपयोगिता | 62.47% | 71.66% | 82.68% | 72% | 94.45% | 69.81% | 74.04% | 79% | 10% |
| XIII | **क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरओसीई** | 2084.34 | 1909.62 | 1974.99 | 5,968.95 | 904.25 | 2,086.71 | 1,914.29 | 4,905.24 | -18% |
| XIV | **निवल अधिशेष/(घाटा) (IX) - (XIII)** | **(1,421.55)** | **(1,225.16)** | **(463.96)** | **(3,110.67)** | **1,725.54** | **31.22** | **426.30** | **2,183.06** | **-170%** |
| XV | **11 अक्तूबर 2011 आदेश मं यथा निर्धारित वीसीटीपीएल को प्रोद्भूत 2008–09 से 2010–11 के लिए पूर्व अवधि अधिशेष** | | | | 2,402.46 | | | | | |
| XVI | **टीएएमपी गणना के अनुसार वीसीटीपीएल को प्रोद्भूत वर्ष 2011–12 से 2013–14 के लिए पूर्व अवधि अधिशेष का समायोजन** | 800.82 | 800.82 | 800.82 | **2,402.46** | 0.00 | 0.00 | 0.00 | - | |
| | | | | | | | | | | |
| XVII | **कुल निवल अधिशेष/घाटा** | **(620.73)** | **(424.34)** | **336.86** | **(708.21)** | **1,725.54** | **31.22** | **426.30** | **2,183.06** | **-408%** |
| | | | | | | | | | | |

**पूर्व अधिशेष का समायोजन**

| विवरण | पिछले प्रशुल्क आदेश में वर्ष 2011–12 से 2013–14 के लिए अनुमान | वर्ष 2011–12 से 2013–14 के लिए वास्तविक | वास्तविक अतिरिक्त अधिशेष | समायोजित किया जाने वाला % में | मौजूदा प्रशुल्क चक्र के दौरान समायोजित किया जाने वाला |
|---|---|---|---|---|---|
| गैर कंटेनर पोत (एनसीवी) से वास्तविक अतिरिक्त आय | 90.00 | 287.41 | 197.41 | 100% | 197.41 |
| वर्ष 2011–12 से 2013–14 के लिए कुल अतिरिक्त अधिशेष/घाटा | -708.21 | 2183.06 | | | |
| एनसीवी आय को छोड़कर कुल निवल अधिशेष/घाटा | -798.21 | 1895.65 | 1895.65 | 50% | 947.82 |
| कुल अधिशेष | -1416.42 | 4366.12 | 2093.06 | | 1145.23 |

अनुबंध - II

वीसीटीपीएल द्वारा अर्जित कुशलता लाभ का परिकलन

| क्र. सं. | विवरण | | | | 2008-09 | 2009-10 | 2010-11 | 2011-12 | 2012-13 | 2013-14 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| क | बिजली | | | | | | | | | |
| | थ्रुपुट टीईयू में | | | | 87637 | 98000 | 145426 | 234697 | 247134 | 262091 |
| | | | | | | | | | | |
| 1 | क्यूसी द्वारा उपभोग की गई कुल इकाईयां | | | | 355692 | 383075 | 558130 | 857171 | 1075690 | 1703112 |
| 2 | उपभोग की गई इकाईयां प्रति टीईयू – परिवर्तनीय (क्यूसीएस) | | | | 4.06 | 3.91 | 3.84 | 3.65 | 4.35 | 6.50 |
| 3 | औसत बिजली उपभोग प्रति टीईयू | | | | 3.94 | | | 4.83 | | |
| 4 | बिजली के उपभोग में अर्जित कटौती, यदि कोई हो | | | | | | | -0.90 | | |
| 5 | कुशलता लाभ के परिकलन के लिए सुविचारित बिजली के उपभोग में अर्जित 50 प्रतिशत कटौती | | | | | | | चूंकि उपभोग प्रति टीईयू वर्धित हुई है, इसलिए कोई कुशलता लाभ नहीं है | | |

| ख | ईंधन | | | | 2008-09 | 2009-10 | 2010-11 | 2011-12 | 2012-13 | 2013-14 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | थ्रुपुट टीईयू में | | | | 87637 | 98000 | 145426 | 234697 | 247134 | 262091 |
| 2 | कुल उपभोग (लिटर) | | | | 166218.00 | 202205.00 | 287637.00 | 5,40,396.01 | 4,54,517.00 | 4,61,304.00 |
| 3 | ईंधन उपभोग लिटरों में प्रति टीईयू (वीसीटीपीएल द्वारा अनुमानित) | | | | 1.90 | 2.06 | 1.98 | 2.30 | 1.84 | 1.76 |
| 4 | औसत ईंधन उपभोग प्रति टीईयू | | | | 1.98 | | | 1.96 | | |
| 5 | ईंधन के उपभोग में अर्जित कटौती, यदि कोई हो | | | | | | | 0.02 | | |
| 5 | कुशलता लाभ के परिकलन के लिए सुविचारित बिजली के उपभोग में अर्जित 50 प्रतिशत कटौती | | | | | | | 0.010 | | |

ग वर्ष 2014–15 से 2016–17 हेतु सुविचारित कुल कुशलता लाभ

| | | वीसीटीपीएल द्वारा अनुमान | | | टीएएमपी द्वारा संशोधित अनुमान | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| क्र. सं. | विवरण | 2014-15 | 2015-16 | 2016-17 | 2014-15 | 2015-16 | 2016-17 |
| 1 | थ्रुपुट टीईयू में | 275000 | 290000 | 305000 | 251000 | 294485 | 312154 |
| 2 | ईंधन | | | | | | |
| (i) | ईंधन उपभोग में 50 प्रतिशत बचत टीईयू में | 0.012 | 0.012 | 0.012 | 0.010 | 0.010 | 0.010 |
| (ii) | दर प्रति लिटर (रु0 में) | 73.00 | 84.00 | 96.00 | 67.04 | 71.07 | 75.33 |
| (iii) | ईंधन लागत में कुशलता लाभ {1*(i)*(ii)} (रु0 लाखों में) | 2.41 | 2.92 | 3.51 | 1.62 | 2.02 | 2.27 |
| 3 | कुशलता लाभ (रु0 लाखों में) | 2.41 | 2.92 | 3.51 | 1.62 | 2.02 | 2.27 |

## अनुबंध - III

विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड

निजी टर्मिनल के लिए समेकित आय एवं लागत विवरण

(रू. लाखों में)

| क्र.सं. | विवरण | वास्तविक | | | वीसीटीपीएल द्वारा यथा दिए गए प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमान | | | | टीएएमपी द्वारा यथा संशोधित प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमान | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 2011-12 | 2012-13 | 2013-14 | 2014-15 | 2015-16 | 2016-17 | जोड़ | 2014-15 | 2015-16 | 2016-17 | जोड़ |
| | यातायात (टीईयू में) | 234697 | 247134 | 2,62,091 | 2,75,000 | 2,90,000 | 3,05,000 | 8,70,000 | 2,51,000 | 2,94,485 | 3,12,154 | 8,57,639 |
| | सर्वोत्तम क्षमता | 248500 | 354000 | 354000 | 3,95,500 | 4,13,000 | 4,13,000 | 12,21,500 | 3,95,500 | 413000 | 413000 | 12,21,500 |
| I | कुल प्रचालन आय | | | | | | | | | | | |
| | कंटेनर प्रहस्तन आय | 5,539.13 | 6,643.19 | 7,604.83 | 7,631.20 | 8,039.20 | 8,447.13 | 24,118 | 7271.06 | 8530.75 | 9042.59 | 24,844 |
| | अन्य | 1,286.99 | 842.89 | 882.99 | 940.56 | 974.93 | 1,012.82 | 2,928 | 910.80 | 1066.18 | 1128.93 | 3,106 |
| | कुल | 6,826.11 | 7,486.08 | 8,487.82 | 8,571.75 | 9,014.14 | 9,459.96 | 27,045.85 | 8181.86 | 9596.93 | 10171.52 | 27,950.31 |
| II | प्रचालन लागतें (अतिरिक्त | | | | | | | | | | | |
| | प्रचालन तथा प्रत्यक्ष लेबर | 189.03 | 253.85 | 291.24 | 320.37 | 352.40 | 387.64 | 1,060 | 308.72 | 327.24 | 346.88 | 983 |
| | अनुरक्षण लेबर | 214.21 | 285.16 | 340.25 | 374.27 | 411.70 | 452.87 | 1,239 | 360.85 | 382.26 | 405.24 | 1,148 |
| | उपस्कर चालन लागतें | 902.98 | 1,056.71 | 1,133.22 | 1,725.98 | 1,653.57 | 1,955.98 | 5,336 | 1262.93 | 1450.94 | 1656.22 | 4,370 |
| | रॉयल्ली/राजस्व हिस्सेदारी | 222.01 | 242.19 | 403.74 | 471.63 | 657.21 | 747.25 | 1,876 | 430.47 | 667.38 | 764.78 | 1,863 |
| | उपस्कर किराया | 817.06 | 692.55 | 698.02 | 875.01 | 1,013.45 | 1,107.09 | 2,996 | 712.49 | 831.87 | 920.99 | 2,465 |
| | देय पट्टा किराये | 84.96 | 92.73 | 88.07 | 85.90 | 85.90 | 85.90 | 258 | 85.90 | 85.90 | 85.90 | 258 |
| | बीमा | 46.06 | 67.71 | 80.81 | 96.42 | 125.71 | 200.53 | 423 | 93.46 | 113.71 | 157.95 | 365 |
| | अन्य व्यय | 332.64 | 350.37 | 411.14 | 438.53 | 464.22 | 505.99 | 1,409 | 431.27 | 473.17 | 512.27 | 1,417 |
| | तकनीकी सेवा शुल्क | 15.70 | 15.70 | 15.70 | 124.59 | 114.45 | 94.17 | 333 | 23.65 | 23.65 | 23.65 | 71 |
| | कुल | 2,824.65 | 3,056.96 | 3,462.18 | 4,512.70 | 4,878.62 | 5,537.42 | 14,929 | 3,709.75 | 4,356.14 | 4,873.88 | 12,940 |
| | | | | | | | | | | | | |
| III | मूल्यह्रास | 628.91 | 1,316.12 | 1,508.83 | 1,694.58 | 1,969.22 | 2,737.28 | 6,401 | 1,694.58 | 1,969.22 | 2,737.28 | 6,401 |
| | | | | | | | | | | | | |
| IV | उपरिव्यय | | | | | | | | | | | |
| | प्रबंधन एवं प्रशासन उपरिव्यय | 722.04 | 968.78 | 1,139.64 | 1,230.67 | 1,331.38 | 1,440.81 | 4,003 | 1206.26 | 1278.64 | 1355.35 | 3,840 |
| | प्राथमिक व्यय एवं अपफ्रंट भुगतान | 12.53 | 12.53 | 12.53 | 12.53 | 12.53 | 12.53 | 38 | 12.53 | 12.53 | 12.53 | 38 |
| | कुल | 734.57 | 981.30 | 1,152.17 | 1,243.20 | 1,343.90 | 1,453.34 | 4,040.44 | 1,218.79 | 1,291.16 | 1,367.88 | 3,877.83 |
| V | प्रचालन अधिशेष/(घाटा) (I) – (II) – (III) - (IV) | 2,637.98 | 2,131.69 | 2,364.64 | 1,121.27 | 822.39 | (268.09) | 1,676 | 1,558.74 | 1,980.41 | 1,192.47 | 4,732 |
| VI | वित्त एवं विविध आय (एफएमआई) | | | | | | | | | | | |
| | अन्य | 26.26 | 31.94 | 57.80 | 25.00 | 25.00 | 25.00 | 75 | 25.00 | 25.00 | 25.00 | 75 |
| | कुल | 26.26 | 31.94 | 57.80 | 25.00 | 25.00 | 25.00 | 75 | 25.00 | 25.00 | 25.00 | 75 |
| VII | वित्त एवं विविध व्यय (एफएमई) | | | | | | | | | | | |
| | भविष्य निधि अंशदान | 34.46 | 45.71 | 81.85 | 90.04 | 99.04 | 108.95 | 298 | 86.77 | 91.97 | 97.49 | 276 |
| | कुल | 34.46 | 45.71 | 81.85 | 90.04 | 99.04 | 108.95 | 298 | 90.04 | 99.04 | 108.95 | 298 |
| VIII | एफएमआई घटाव एफएमई (VI) - (VII) | (8.20) | (13.77) | (24.05) | (65.04) | (74.04) | (83.95) | (223.03) | (65.04) | (74.04) | (83.95) | (223.03) |
| IX | ब्याज और टैक्स से पहले अधिशेष (V) + (VIII) | 2,629.78 | 2,117.93 | 2,340.59 | 1,056.23 | 748.35 | (352.03) | 1,452.55 | 1,493.70 | 1,906.37 | 1,108.52 | 4,508.59 |
| X | नियोजित पूंजी | 5,651.54 | 13,041.93 | 11,964.29 | 12,764.49 | 13,805.06 | 18,656.05 | 15,075.20 | 11729.23 | 12681.61 | 17419.66 | 13,943.50 |

| | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| XI | नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ @ 16% | 904.25 | 2086.71 | 1914.29 | 2042.32 | 2208.81 | 2984.97 | 7236.10 | 1876.68 | 2029.06 | 2787.15 | 6692.88 |
| XII | क्षमता उपयोगिता | 94.45% | 69.81% | 74.04% | 69.53% | 70.22% | 73.85% | 71% | 63.46% | 71.30% | 75.58% | 70% |
| | | | | | | | | | | | | |
| XII | क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरओसीई | 904.25 | 2086.71 | 1914.29 | 2,042.32 | 2,208.81 | 2,984.97 | 7,236.10 | 1876.68 | 2029.06 | 2787.15 | 6,692.88 |
| XIII | निवल अधिशेष/(घाटा) (IX) - (XIII) | 1725.54 | 31.22 | 426.30 | (986.09) | (1,460.46) | (3,337.00) | (5,783.55) | -382.97 | -122.69 | -1678.62 | (2,184.29) |
| XIV | निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में (XIII/I % में) | - | - | - | -11.50% | -16.20% | -35.28% | -20.99% | -4.68% | -1.28% | -16.50% | -7.49% |
| XV | औसत निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में | - | - | - | -20.99% | | | | -7.49% | | | |
| XVI | कुशलता सुधार की वजह से लागत बचतें | - | - | - | 2.70 | 2.70 | 2.70 | 8.10 | 1.62 | 2.02 | 2.27 | 5.91 |
| XVII | टीएएमपी गणना के अनुसार वीसीटीपीएल को प्रोद्भूत वर्ष 2011–12 से 2013–14 के लिए पूर्व अवधि अधिशेष का समायोजन | 1145.23 | | | - | - | - | | 381.74 | 381.74 | 381.74 | |
| XVIII | कुल अधिशेष/(घाटा) (XIII-XVI) | - | - | - | (988.79) | (1,463.16) | (3,339.70) | (5,791.65) | -2.85 | 257.04 | -1299.15 | (1,044.96) |
| | | | | | | | | | | | | |
| XIX | निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में (XVIII/I % में) | - | - | - | -11.54% | -16.23% | -35.30% | -21.02% | -0.03% | 2.68% | -12.77% | -3.38% |
| XX | औसत निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में | - | - | - | -21.02% | | | | -3.38% | | | |

**अनुबंध–IV**

## विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड

### दरमान

### परिभाषाएँ और शर्तें

यह दरमान विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (वीसीटीपीएल) द्वारा प्रदान की गई सेवाओं और सुविधाओं के उपयोग के लिए समय–समय पर विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (वीसीटीपीएल) को देय प्रभार निर्धारित करता है।

**1. परिभाषाएँ**

दरमान में, जब तक कि संदर्भ अन्यथा अपेक्षा नहीं करता हो, निम्नलिखित परिभाषाएँ लागू होंगी:–

(i). **"कंटेनर"** अर्थात् सभी प्रासंगिक प्रचलित आईएसओ मानकों का अनुपालन करने वाला कोई भारवाहक कंटेनर। सामान्यतः यह बिना बीच में पुनः लदाई के एक अथवा अधिक प्रकारों द्वारा सामानों को वहन करने करने के लिए डिजाइन किया गया है; तैयार प्रहस्तन की अनुमति वाले डिवाइसों के साथ जुड़ा हुआ और दुर्लभ पहचान संख्याओं और चिह्नों के साथ।

(ii). **"प्रति दिन"** अर्थात प्रति केलेंडर दिवस अथवा उसका भाग।

(iii). **"पत्तन"** अर्थात विशाखापत्तनम पत्तन न्यास (वीपीटी) जबकि "टर्मिनल" अर्थात विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड द्वारा प्रचालित कंटेनर टर्मिनल।

(iv). **"वीसीटीपीएल"** अर्थात विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड, भारत में निगमित एक कम्पनी, इसके उत्तराधिकारी और सौंपा जाना है।

(v). **"प्रशीतन"** अर्थात माल को ढोने के प्रयोजन के लिए कोई कंटेनर जिसे प्रशीतन की आवश्यकता होती है।

(vi). **"पोतांतरण कंटेनर"** अर्थात ऐसा कंटेनर जो पोत से उतारा गया और पोतांतरण पर विनिहित और आयात अग्रिम सूची पर घोषित किसी दूसरे पोत पर नौभरण के प्रयोजन के लिए वीसीटीपीएल की संरक्षा में रखा गया।

(vii). **"तटीय पोत"** अर्थात सक्षम प्राधिकारी/नौवहन महानिदेशालय द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला और/अथवा भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया पोत।

(viii). **"विदेशगामी पोत"** अर्थात तटीय पोत के अलावा कोई पोत।

(ix). **"जोखिमपूर्ण कंटेनर"** अर्थात आईएमओ के अधीन यथा वर्गीकृत जोखिमपूर्ण माल वाला कंटेनर।

(x). **"आउट ऑफ गेज़ (ओओजी) कंटेनर"** अर्थात मानक कंटेनरों के सामान्य आकार से अधिक अति–आयामीय कार्गो वाला कंटेनर जिसके लिए विशेष डिवाइसों जैसे स्लिंग्स, शेकल्स, लिफ्टिंग बीम आदि की आवश्यकता होती है। क्षतिग्रस्त कंटेनर और उठाने के लिए विशेष डिवाइसों की जरूरत वाला कंटेनर भी आउट ऑफ गेज़ कंटेनर रूप में वर्गीकृत किया गया है।

(xi). **"एफसीएल"** अर्थात सम्पूर्ण कंटेनर भार वाले कंटेनर।

(xii). **"आईसीडी"** अर्थात अंतर्देशीय कंटेनर डिपो।

(xiii). **"एलसीएल"** अर्थात सम्पूर्ण कंटेनर भार से कम वाले कंटेनर (कंटेनर में एक आयातक/निर्यातक से अधिक का कार्गो हो)।

(xiv). **"शट आऊट कंटेनर"** अर्थात ऐसा पोत, जो वीआईएएन द्वारा यथा निर्दिष्ट पोत के निर्यात के लिए टर्मिनल में प्रवेश करता है और किसी भी कारण से पोत से नहीं जुड़ा होता है।

(xv). **"टन"** अर्थात 1,000 किलोग्राम अथवा एक घन मीटर का एक मीट्रिक टन।

(xvi). **"वीआईएएन"** अर्थात पोत पहचान सूचना संख्या।

(xvii). **"आईसीडी कंटेनर"** अर्थात कंटेनर जो पोत से उतारे जाते हैं और टर्मिनल के भीतर ट्रेन पर लदाई के प्रयोजनों के लिए वीसीटीपीएल की संरक्षा में रखे जाते हैं।

**"आईसीडी कंटेनर"** भी अर्थात कंटेनर जो टर्मिनल के भीतर ट्रेन से उतारे जाते हैं और पोत पर नौभरण के प्रयोजनों के लिए वीसीटीपीएल की संरक्षा में रखे जाते हैं।

**2. सामान्य**

(i). (क). सामान्य व्यापार लाइसेंस वाले भारतीय ध्वज का विदेशगामी पोत सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित किया जा सकता है।

(ख). विदेशी ध्वज वाला विदेशगामी पोत नौवहन महानिदेशक द्वारा जारी तटीय नौचालन लाइसेंस के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित किया जा सकता है।

(ग). ऐसे परिवर्तन के मामलों में, लदाई पत्तन द्वारा तटीय दरें पोत के तटीय सामानों की लदाई शुरू किए जाने के समय से प्रभार्य होंगी।

(घ). ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दरें केवल पोत द्वारा तटीय कार्गो उतराई प्रचालनों को पूरा किए जाने तक प्रभार्य होंगी, उसके तत्काल पश्चात् विदेशगामी दरें उतराई पत्तनों द्वारा प्रभार्य होंगी।

(ङ.). नौवहन महानिदेशक से तटीय लाइसेंस वाले विनियुक्त भारतीय तटीय पोतों के लिए, तटीय दरों की पात्रता के लिए कोई अन्य दस्तावेज़ अपेक्षित नहीं होंगे।

(ii). सभी परिगणित प्रभार प्रत्येक बिल के सकल जोड़ पर अगले उच्चतर रुपए में पूर्णांकित किए जाएंगे।

(iii). (क). उपयोक्ताओं को विलंबित भुगतानों पर दंडात्मक ब्याज इस दरमान के अधीन भुगतान करना होगा। इसी प्रकार, वीसीटीपीएल विलंबित वापसियों पर दंडात्मक ब्याज अदा करेंगे।

(ख). दंडात्मक ब्याज की दर 16.75 प्रतिशत वार्षिक होगी। दंडात्मक ब्याज वीसीटीपीएल और उपयोक्ताओं दोनों पर समान रूप से लागू होगा।

(ग). वीसीटीपीएल द्वारा वापसियों में विलंब सेवाओं के पूरा होने की तारीख के 20 दिन बाद से अथवा उपयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेज़ों के प्रस्तुत करने पर, जो भी बाद में हो, परिगणित किया जाएगा।

(घ). उपयोक्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब वीसीटीपीएल द्वारा बिलों को दिए जाने की तारीख के 10 दिन बाद से परिगणित किया जाएगा। तथापि, यह प्रावधान उन मामलों पर लागू नहीं होगा जहां भुगतान महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 में यथा विनिर्दिष्ट सेवाएं प्राप्त किए जाने से पहले किया जाता है।

(iv). जोखिमपूर्ण कार्गो कंटेनरों/आउट ऑफ गेज़ कंटेनरों के मामले में लागू प्रहस्तन प्रभार पर 25 प्रतिशत प्रीमियम प्रभार्य होगा।

(v). तटीय कंटेनरों के मामले में, रियायत समेकित बॉक्स दर पर लागू होती है। सभी तटीय कंटेनरों पर समेकित बॉक्स दर सामान्य कंटेनरों के तदनुरूपी प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होगी। तटीय कंटेनरों के पोतांतरण के मामले में, प्रहस्तन प्रभारों में समान रियायत लदाई अथवा उतराई चक्र में सामान्य प्रहस्तन प्रचालन के लिए लागू प्रहस्तन प्रभारों के संदर्भ में स्वीकार्य होगी।

(vi). यदि कोई पोत वीसीटीपीएल की तट आधारित सुविधाओं की अनुपलब्धता अथवा खराबी के कारण अथवा वीसीटीपीएल पर आरोप्य किन्हीं अन्य कारणों से निष्क्रिय रहता है तो पोत के निष्क्रिय रहने की अवधि के दौरान वीपीटी को उस पोत द्वारा देय बर्थ किराया प्रभारों के समकक्ष रियायत वीसीटीपीएल द्वारा दी जाएगी।

(vii). उपयोक्ता को वीसीटीपीएल पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक विलंबों के लिए प्रभार अदा नहीं करने होंगे।

(viii). दरमान के भाग I (सिवाय अनुसूची 1.2) और भाग II में निर्धारित दरों में 01 अप्रैल, 2016 अथवा उस तारीख से जब वीसीटीपीएल अतिरिक्त नए उपस्कर अर्थात् 1 रेल माउंटेड गैन्ट्री क्रेन और 4 रबड़ टायर वाली गैन्ट्री क्रेनों की शुरूआत करता है, जो भी बाद में हो, 13.10 प्रतिशत तक ऊध्वर्मुखी वृद्धि की जाएगी। भाग I में अनुसूची 1.2 में निर्धारित दरों में 1 अप्रैल 2016 तक 15.16 प्रतिशत तक कटौती की जाएगी।

**3. कार्यान्वयन**

(i). आयात और निर्यात दरें लागू होंगी जब :

(क). एक लदा हुआ अथवा खाली कंटेनर पोत से उतारा जाता है, जब वीसीटीपीएल से बाहर सुपुर्दगी दी जाती है; अथवा

(ख). एक लदा हुआ अथवा खाली कंटेनर वीसीटीपीएल यार्ड में प्राप्त किया जाता है, जब नौभरित किया जाता है।

(ii). पोतांतरण कंटेनर दरें लदे हुए अथवा खाली कंटेनर पर लागू होंगी जब यह प्रथम कैरियर से वीसीटीपीएल में उतारा जाता है और तब तक वीसीटीपीएल की संख्या में रखा जाता है जब तक इसे वीसीटीपीएल द्वारा एक नामित दूसरे कैरियर में इसकी मूल स्थिति में पोतांतरित नहीं किया जाता है।

**भाग – 1**

**1. कंटेनर प्रचालन**

**1.1.क. आयात और निर्यात कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए समेकित दरः**

**(रुपयों में)**

| क्र.सं. | विवरण | 20 फीट लम्बाई से अनाधिक कंटेनर | | 20 फीट लम्बाई से अधिक और 40 फीट लम्बाई तक कंटेनर | | 40 फीट लम्बाई से अधिक और 45 फीट लम्बाई तक कंटेनर | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | विदेशगामी | तटीय | विदेशगामी | तटीय | विदेशगामी | तटीय |
| (क). | लदे हुए कंटेनर – आयात/निर्यात | 3712.00 | 2227.20 | 5568.00 | 3340.80 | 7424.00 | 4454.40 |
| (ख). | खाली कंटेनर – आयात/निर्यात | 2598.40 | 1559.05 | 3897.60 | 2338.60 | 5196.80 | 3118.10 |
| (ग). | सीवाई से रेल फ्लैट अथवा विलोमतः परिवहन और चढ़ाना/उतारना | | | | | | |
| | - लदे हुए | 1450.00 | 1450.00 | 2175.00 | 2175.00 | 2900.00 | 2900.00 |
| | - खाली | 1334.00 | 1334.00 | 2001.00 | 2001.00 | 2668.00 | 2668.00 |

**टिप्पणियाँ :**

(1). उपर्युक्त मद सं. (क) और (ख) के मामले में सेवाओं और घाट क्रेन द्वारा प्रहस्तन और बांधना/खोलना, सीवाई और घाट–साइड के बीच परिवहन, सीवाई में चढ़ाना और उतारना, ट्रेलर से अथवा पर कंटेनर की उतराई और लदाई, डाटा प्रहस्तन, प्रसंस्करण और घाटशुल्क।

(2). उपर्युक्त मद सं. (ग) के मामले में सीवाई से रेल साइडिंग तक परिवहन और रेल फ्लैट पर कंटेनर लदाई अथवा विलोमतः।

(3). लदाई के लिए आयात कंटेनर पोत की बर्थिंग के कम से कम 6 घंटे पहले वीसीटीपीएल को सुपुर्दगी देनी होगी।

**ख. रियायतें :**

निम्नलिखित रियायतें वीसीटीपीएल की लिखित अनुमति से पहले अपनी व्यवस्थाओं से विभिन्न प्रचालन करने के लिए उपयोक्ताओं पर लागू होंगी जब वीसीटीपीएल उपस्कर कुछ कारणों से उपलब्ध नहीं होते हैं:

**(रुपयों में)**

| क्र.सं. | विवरण | 20 फीट लम्बाई से अनाधिक कंटेनर | | 20 फीट लम्बाई से अधिक और 40 फीट लम्बाई तक कंटेनर | | 40 फीट लम्बाई से अधिक और 45 फीट लम्बाई तक कंटेनर | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | विदेशगामी | तटीय | विदेशगामी | तटीय | विदेशगामी | तटीय |
| (क). | यदि जलयान के गियरों का इस्तेमाल जलयान से तट अथवा विलोमतः लदाई/उतराई के लिए किया जाता है | 397.90 | 238.75 | 596.80 | 358.10 | 795.75 | 477.45 |
| (ख). | यदि टर्मिनल उपयोक्ता घाट से कंटेनर यार्ड अथवा कंटेनर यार्ड से घाट तक कंटेनरों के परिवहन के लिए अपना ट्रैक्टर ट्रेलर तैनात करता है | 331.75 | 199.05 | 497.65 | 298.60 | 663.50 | 398.10 |
| (ग). | यदि टर्मिनल उपयोक्ता कंटेनर यार्ड से ट्रक और विलोमतः कंटेनरों को चढ़ाने के लिए अपना उपस्कर तैनात करता है | 221.55 | 221.55 | 332.35 | 332.35 | 443.10 | 443.10 |

**टिप्पणी :**

(1). निजी उपस्कर द्वारा प्रहस्तित नगर को वापस भेजे गए कंटेनरों के लिए कोई रियायत स्वीकार्य नहीं होगी।

**1.2. पोतांतरण कंटेनरों का प्रहस्तन:**

**(रुपयों में)**

| विवरण | 20 फीट लम्बाई से अनाधिक कंटेनर | | 20 फीट लम्बाई से अधिक और 40 फीट लम्बाई तक कंटेनर | | 40 फीट लम्बाई से अधिक और 45 फीट लम्बाई तक कंटेनर | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | विदेशगामी | तटीय | विदेशगामी | तटीय | विदेशगामी | तटीय |
| **लदे हुए और खाली** | 4384.80 | 2630.90 | 6577.20 | 3946.30 | 8769.60 | 5261.75 |

**टिप्पणियाँ :**

(1). पोतांतरण के सम्पूर्ण चक्र अर्थात प्रथम कैरियर से उतराई से दूसरे कैरियर पर लदाई पर लागू उपर्युक्त प्रभारों में बांधना/खोलना प्रभार शामिल हैं। सेवाओं में घाट क्रेन द्वारा प्रहस्तन (उतराई और लदाई), सीवाई और घाट–साइड के बीच परिवहन, चढ़ाना और उतारना, पोत और यार्ड पर नौचालन योजना, डाटा प्रहस्तन, प्रसंस्करण और घाटशुल्क।

(2). तटीय नौचालन पर भारतीय पत्तन को अनुवर्ती पोतांतरण के लिए वीसीटीपीएल पर विदेशी पत्तन से कंटेनर के प्रहस्तन पर विदेशगामी पोत के लिए निर्धारित पोतांतरण प्रभार का 50 प्रतिशत और तटीय श्रेणी के लिए उस निर्धारित का 50 प्रतिशत वसूल किया जाएगा।

(3). वीसीटीपीएल के बाहर सड़क अथवा रेल द्वारा सुपुर्द किए गए किसी पोतांतरण कंटेनर पर आयात/निर्यात कंटेनर दर वसूल की जाएगी।

(4). अनुसूची 1.8 के अनुसार शट आऊट प्रभार लागू होंगे:

(i). यदि कैरियर मूलतः नामित कैरियर की बर्थिंग के पश्चात बदला जाता है; अथवा

(ii). यदि नामांकन पूर्ववर्ती कैरियर को बर्थ किए जाने के पश्चात बाद वाले कैरियर से पूर्ववर्ती कैरियर में बदला जाता है।

(5). पोत जिसपर पोतांतरण कंटेनर की लदाई की जाती है, पोत की आयात अग्रिम सूची प्रस्तुत किए जाने के समय घोषित किया जाएगा जिसपर उक्त पोतांतरण आयातित किया जाता है अथवा पोतांतरण कंटेनर प्रशुल्क निर्धारण के प्रयोजन के लिए सामान्य कंटेनर के रूप में माना जाएगा।

**1.3. चढ़ाना अथवा उतारना :**

**(रुपयों में)**

| क्र.सं. | विवरण | 20 फीट लम्बाई से अनाधिक कंटेनर | | 20 फीट लम्बाई से अधिक और 40 फीट लम्बाई तक कंटेनर | | 40 फीट लम्बाई से अधिक और 45 फीट लम्बाई तक कंटेनर | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | विदेशगामी | तटीय | विदेशगामी | तटीय | विदेशगामी | तटीय |
| (क). | लदे हुए | 580.00 | 580.00 | 870.00 | 870.00 | 1160.00 | 1160.00 |
| (ख). | खाली | 464.00 | 464.00 | 696.00 | 696.00 | 928.00 | 928.00 |

**1.4. एक प्रचालन के लिए हैच कवर प्रहस्तन (खोलना और बन्द करना दोनों) :**

**(रुपयों में)**

| क्र.सं. | विवरण | विदेशगामी | तटीय |
|---|---|---|---|
| **(क).** | **घाट पर हैच कवर उतारे बिना** | 1461.60 | 876.95 |
| **(ख).** | **घाट पर हैच कवर उतारे जाने सहित** | 2923.20 | 1753.90 |

**टिप्पणी :**

(1). यदि केवल एक गतिविधि अर्थात खोलना अथवा बन्द करना प्रचालन की जाती है तो आधी दर लागू होगी।

**1.5. पोत के भीतर कंटेनरों का स्थानांतरण (रेस्टोज़):**

**(रुपयों में)**

| क्र.सं. | विवरण | 20 फीट लम्बाई से अनाधिक कंटेनर | | 20 फीट लम्बाई से अधिक और 40 फीट लम्बाई तक कंटेनर | | 40 फीट लम्बाई से अधिक और 45 फीट लम्बाई तक कंटेनर | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | विदेशगामी | तटीय | विदेशगामी | तटीय | विदेशगामी | तटीय |
| (क) | उतराई और पुनः नौभरण द्वारा स्थानांतरित लदे हुआ अथवा खाली कंटेनर | 2923.20 | 1753.90 | 4384.80 | 2630.90 | 5846.40 | 3507.85 |
| (ख) | उतराई और पुनः नौभरण किए बिना स्थानांतरित लदे हुआ अथवा खाली कंटेनर | 1461.60 | 876.95 | 2192.40 | 1315.45 | 2923.20 | 1753.90 |

**टिप्पणी:**

(1). प्रशीतन संबंधित प्रभार अनुसूची 1.7 के अनुसार लागू होंगे।

**1.6. आंतरिक परिवहन:**

**(रुपयों में)**

| क्र.सं. | विवरण | 20 फीट लम्बाई से अनाधिक कंटेनर | | 20 फीट लम्बाई से अधिक और 40 फीट लम्बाई तक कंटेनर | | 40 फीट लम्बाई से अधिक और 45 फीट लम्बाई तक कंटेनर | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | विदेशगामी | तटीय | विदेशगामी | तटीय | विदेशगामी | तटीय |
| (क) | लदे हुए और खाली | 870.00 | 870.00 | 1305.00 | 1305.00 | 1740.00 | 1740.00 |

**टिप्पणी:**

(1). जब किसी ग्राहक के अनुरोध पर वीसीटीपीएल के भीतर ट्रेलर द्वारा कंटेनर ले जाया जाना अपेक्षित हो तो आंतरिक परिवहन प्रभार लागू होंगे।

**1.7 प्रशीतन संबंधित और अन्य सामान्य सेवाएँ**

**(रुपयों में)**

| क्र.सं. | विवरण | 20 फीट लम्बाई से अनाधिक कंटेनर | | 20 फीट लम्बाई से अधिक और 40 फीट लम्बाई तक कंटेनर | | 40 फीट लम्बाई से अधिक और 45 फीट लम्बाई तक कंटेनर | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | विदेशगामी | तटीय | विदेशगामी | तटीय | विदेशगामी | तटीय |
| (क) | ट्रिप से पहले जाँच (पीटीआई) (बिजली प्रभार अतिरिक्त) | 348.00 | 348.00 | 522.00 | 522.00 | 696.00 | 696.00 |
| (ख) | प्रशीतन चालित जाँच (बिजली प्रभार अतिरिक्त) | 348.00 | 348.00 | 522.00 | 522.00 | 696.00 | 696.00 |
| (ग) | बिजली आपूर्ति प्रभार (कनेक्शन लगाना और कनेक्शन हटाना, प्रशीतन यार्ड में अनुवीक्षण सहित) प्रति 4 घंटे अथवा उसका भाग– | 215.75 | 215.75 | 323.65 | 323.65 | 431.50 | 431.50 |

**टिप्पणियाँ:**

(1) सेवाओं में केवल प्लग लगाना/प्लग निकालना और तापमान का अनुवीक्षण शामिल है। प्रशीतनों के मालफंगशनिंग पर अनुरक्षण नहीं किया जाएगा।

(2). पीटीआई और प्रशीतन कंटेनरों का रन टेस्ट वैकल्पिक सेवाएं हैं और अनुरोध किए जाने पर प्रदान की जाएंगी। इसमें पीटीआई/रन टेस्ट के दौरान बिजली की आपूर्ति और अनुवीक्षण प्रभार शामिल नहीं हैं। पीटीआई/रन टेस्ट में प्रशीतन मशीनरी की कार्य स्थिति की जांच करना और ग्राहक को स्थिति की रिपोर्ट करना शामिल है।

(3) ये प्रभार रेस्टो प्रशीतन कंटेनरों पर भी लागू होंगे।

**1.8 एक शट आउट कंटेनर के लिए प्रभार**

जहां निर्यात कंटेनर अथवा पोतांतरण कंटेनर शट आउट किया जाता है, निम्नलिखित दरें लागू होंगी:–

**(रुपयों में)**

| **क्र.सं.** | विवरण | **20 फीट लम्बाई से अनाधिक कंटेनर** | **20 फीट लम्बाई से अधिक और 40 फीट लम्बाई तक कंटेनर** | **40 फीट लम्बाई से अधिक और 45 फीट लम्बाई तक कंटेनर** |
|---|---|---|---|---|
| (क). | लदे हुए | 2030.00 | 3045.00 | 4060.00 |
| (ख). | खाली | 1798.00 | 2697.00 | 3596.00 |

**टिप्पणियाँ:**

(1). शट आउट प्रभार लागू होंगे जब कंटेनर एक पोत द्वारा शट आउट किया जाता है और बाद में दूसरे पोत द्वारा नौभरित किया जाता है।

(2). भंडारण प्रभार अनुसूची 1.10 के अनुसार वसूल किए जाएंगे।

**1.9 अतिरिक्त प्रभार**

**(रुपयों में)**

| **क्र.सं.** | विवरण | **20 फीट लम्बाई से अनाधिक कंटेनर** | **20 फीट लम्बाई से अधिक और 40 फीट लम्बाई तक कंटेनर** | **40 फीट लम्बाई से अधिक और 45 फीट लम्बाई तक कंटेनर** |
|---|---|---|---|---|
| 1. | सीधे लदाई<br>– लदे हुआ और खाली | 1015.00 | 1523.10 | 2030.00 |
| 2. | लिफ्ट ऑन, परिवहन, लिफ्ट ऑफ सहित टर्मिनल के भीतर कंटेनरों का स्थानांतरण<br>– लदे हुए<br>– खाली | 2030.00<br>1798.00 | 3045.00<br>2697.00 | 4060.00<br>3596.00 |
| 3. | कंटेनर सफाई प्रभार (उच्च प्रेशर पानी धुलाई) | 580.00 | 870.00 | 1160.00 |
| 4. | दस्तावेज़ का रद्दीकरण<br>– (प्रति ईआईआर) | 87.00 | | |
| 5. | एक दरवाजा खोलना प्रभार (प्रति कंटेनर) | 580.00 | | |
| 6. | सील लगाना/उतारना (प्रति सील) | 232.00 | | |
| 7 | 'जोखिमपूर्ण स्टिकर' लगाना/उतारना (प्रति कंटेनर) | 232.00 | | |
| 8. | टर्मिनल के भीतर सीमाशुल्क जाँच (प्रति कंटेनर) | 464.00 | | |
| 9. | प्रशीतन कंटेनर का प्लग लगाना/प्लग निकालना (प्रति कंटेनर) | 58.00 | | |
| 10. | जोखिमपूर्ण कंटेनर की घोषणा नहीं करना/गलत घोषणा करना (प्रति कंटेनर) | 3480.00 | | |
| 11. | दस्तावेजों का जारी करना प्रति दस्तावेज अथवा उसका भाग (अधिकतम 5 पृष्ठ) | 174.00 | | |
| 12. | वीआईए रद्दकरण | 1160.00 | | |
| 13. | ट्रेलर का कंटेनरों/कार्गो के साथ अथवा बिना भारतोलन (प्रति भारतोलन) | 116.00 | | |

| | | |
|---|---|---|
| 14. | निर्धारित समय के बाद संबंधित दस्तावेज़ प्रस्तुत करने में विलंब (प्रभार प्रति 'दस्तावेज़' हैं) | 580.00 |
| 15. | ओओजी कंटेनर की घोषण नहीं करना/गलत घोषणा करना (दर प्रति कंटेनर) | 3480.00 |
| 16. | पोत को प्रति केलेंडर दिवस गैंगवे उपलब्ध करवाने के लिए प्रभार | 58.00 प्रति घंटा प्रति गैंगवे परन्तु अधिकतम 1160.00 प्रतिदिन प्रति गैंगवे<br>टिप्पणी: उपयोक्ता के अनुरोध पर यह एक वैकल्पिक सेवा है। |

**टिप्पणियाँ** :

(1) **प्रत्यक्ष लदाई** प्रभार लागू होता है जब, ग्राहकों के अनुरोध पर, वीसीटीपीएल निर्धारित समापन समय के पश्चात टर्मिनल को सौंपे गए निर्यात कंटेनर को स्वीकार करता है अथवा निर्यात कंटेनरों की सूची स्वीकार करता है जो कट ऑफ समय से पहले सीवाई से पहले से है परंतु कट ऑफ से पहले प्रस्तुत की गई निर्यात अग्रिम सूची में शामिल नहीं किया गया है। यह प्रभार सामान्य निर्यात चक्र में सभी लागू प्रभारों के अलावा है।

(2) **'कंटेनर का स्थानांतरण'** प्रभार लागू होंगे जब टर्मिनल द्वारा प्रदान की गई किसी अन्य को प्राप्त करने के लिए स्थानांतरण सहित किसी प्रयोजन के लिए ग्राहक के अनुरोध पर किए गए किसी स्थानांतरण अथवा कंटेनर के वास्तविक स्थानांतरण को शामिल करते हुए नौभरण स्थिति अथवा कंटेनर स्थिति में बदलाव किया जाएगा। स्थानांतरण लिफ्ट ऑन, परिवहन तथा लिफ्ट ऑफ के लिए प्रभारित समेकित प्रभार है।

**नौभरण स्थिति में बदलाव** लागू होता है जबः

(i) वीसीटीपीएल परिसर में पोतांतरण कंटेनर आयात कंटेनर में परिवर्तित किया जाता है;

(ii) वीसीटीपीएल परिसर में आयात कंटेनर पुनः निर्यातित किया जाता है;

(iii) निर्यात कंटेनर वीसीटीपीएल परिसर के बाहर सौंपा जाता है;

(iv) उतराई अथवा विलोमतः के पश्चात स्थानीय सुपुर्दगी कंटेनर को आईसीडी कंटेनर में परिवर्तित किया जाता है;

(v) पोतांतरण कंटेनर जिसका आउटबाउंड वीआईएएन इनबाउंड कैरियर की बर्थिंग से पहले घोषित नहीं किया जाता है।

(vi) रेल द्वारा पहुंचने वाला निर्यात कंटेनर जिसका आउटबाउंड वीआईएएन टर्मिनल में रेल साइडिंग में ट्रेन के पहुंचने के कम से कम 6 घंटे पहले घोषित नहीं किया जाता है।

**कंटेनर स्थिति का बदलाव** हर समय लागू होता है। आयात अथवा निर्यात कंटेनर जिसका पीओडी, आकार, स्थिति अथवा भार (+/– 2 टन द्वारा भिन्नता) का ब्योरा वीसीटीपीएल द्वारा कार्यवाही के पश्चात बदला जाता है।

(3) **कंटेनर सफाई प्रभारः** ये सेवाएं वैकल्पिक हैं और संबंधित प्रभार लागू होता है जब कंटेनरों को पानी से साफ किया जाता है।

(4) **ईआईआर के लिए रद्दकरण प्रभार** लागू होता है जब ईआईआर ग्राहक के अनुरोध पर रद्द किया जाता है।

(5) **''एक दरवाज़ा खोलना'' प्रभार** प्रहस्तन कंटेनर के लिए लागू है जिसमें केवल एक दरवाजे को खुला रखने की जरूरत होती है (अर्थात प्याज) और जब दरवाजा खोलना और सुरक्षा देना टर्मिनल द्वारा किया जाता है।

(6) **सील लगाना/हटाना**

टर्मिनल पर रेल/सड़क/समुद्र द्वारा आने वाले प्रत्येक कंटेनर पर जिसपर सही बॉटल सील नहीं लगाई गई हो, इसके प्रवेश की अनुमति दिए जाने से पहले बॉटल सील लगाई जाएगी। टर्मिनल स्टॉफ को यह अधिकार होगा कि शिपिंग लाइनों की पूर्व–सहमति के बिना ऐसा कर सकें। ऐसे कंटेनरों, जिनपर टर्मिनल द्वारा सील लगाई गई है, की सूची के बारे में लाइनों को बताया जाएगा। सीलों को ग्राहक के अनुरोध पर हटाया जाएगा।

(7) **'जोखिमपूर्ण स्टिकर' लगाना/हटाना**

जोखिमपूर्ण कार्गो वाले कंटेनर (चार स्टिकर) पर केवल आईएमसीओ श्रेणी दर्शाने वाले जोखिमपूर्ण स्टिकर लगाए जाएंगे। इसी तरह गैर–जोखिमपूर्ण कार्गो वाले कंटेनर से कंटेनर पर पुराने स्टिकर हटाए जाएंगे। किसी भी मामले में, टर्मिनल के भीतर उक्त कार्यवाही करने के लिए ग्राहक को वीसीटी सूचित करना होगा।

(8) **ग्राहक निरीक्षण**

कंटेनर का निरीक्षण ग्राहक के लिखित अनुरोध पर केवल नामांकित बिन्दु पर करने की अनुमति दी जाएगी। कंटेनर दरवाजे केवल सीमाशुल्क निरीक्षण के अधीन खोले जा सकते हैं।

(9) **कंटेनरों का प्लग लगाना/प्लग निकालना**

पोत/ट्रेन/ट्रक के बोर्ड पर प्रशीतन कंटेनरों का प्लग लगाना/प्लग उतारना ग्राहक के अनुरोध पर किया जाएगा।

(10) **जोखिमपूर्ण कंटेनर की अघोषणा/गलत–घोषणा**

ग्राहक को आईएमसीओ नियमों के अनुसार कार्गो की जोखिमपूर्ण प्रकृति घोषित करनी होगी और वीसीटीपीएल को संबंधित जोखिमपूर्ण ब्योरे भेजने होंगे। ये प्रभार जोखिमपूर्ण प्रकृति की अ–घोषणा/गलत–घोषणा और आईएमसीओ श्रेणी, यूएनएनओ, ईपीएस, एमएफएजी, सही तकनीकी नाम, इमरजेंसी की स्थिति में व्यक्ति के सम्पर्क ब्योरों सहित जोखिमपूर्ण प्रकृति के पूरे ब्योरे भी नहीं भेजने के लिए हैं।

तथापि, अघोषणा अथवा गलत घोषणा के कारण होने वाले परिणामों संबंधी देयताएं और लागतें ग्राहक के लेखा पर होंगी।

(11) **दस्तावेज़ जारी करना**

यह प्रभार सामान्य नियमित टर्मिनल रिपोर्टों (पोत रिपोर्टें/यार्ड रिपोर्ट/प्रशीतन रिपोर्ट आदि) के अलावा टर्मिनल द्वारा जारी किए गए अतिरिक्त दस्तावेज़ों को लाइन भेजे जाने से संबंधित है।

(12) **वीआईए का रद्दकरण**

वीआईए का रद्दकरण तब लागू होता है जब वीसीटीपीएल द्वारा आबंटित वीआईएएन बाद में किन्हीं कारणों से पोत प्रचालक द्वारा अनुरोध पर रद्द किया जाता है।

(13) **कंटेनर/कार्गो के साथ अथवा बिना ट्रेलर का भारतोलन**

ट्रेलरों/ट्रक के भारतोलन की सेवा एक वैकल्पिक सेवा है और उपयोक्ताओं के अनुरोध पर दी जाएगी। इस प्रभार में उसपर दर्शाए गए भार के साथ अपेक्षित प्रमाणपत्र जारी करना शामिल है।

(14) **संबंधित दस्तावेज़ प्रस्तुत करने में विलंब**

संबंधित दस्तावेज़ों में आयात तथा निर्यात अग्रिम सूचियाँ, जोखिमपूर्ण विनिहित, रेस्टोज़, इम्पोर्ट बे योजनाएं और कोई अन्य दस्तावेज़ जो अपेक्षित हो सकते हैं और सुगम प्रचालनों के लिए बाद में घोषित किए जाते हैं, शामिल है। दस्तावेज़ों को प्रस्तुत करने के लिए समय सीमा वीसीटीपीएल द्वारा पहले अधिसूचित की जाएगी और उसकी कोई अधिसूचना उपयोक्ताओं के साथ विचार–विमर्श से की जाएगी।

(15) **ओओजी कंटेनर की अघोषणा/गलत–घोषणा**

ग्राहक को सम्पूर्ण ब्योरों अर्थात अति ऊँचाई, अति चौड़ाई, अति लम्बाई, और अग्रिम सूची के साथ कुल भार के साथ टर्मिनल में इसके आगमन से पहले कंटेनर के आयाम टर्मिनल में प्रचालन की सही योजना बनाने और लागू करने के लिए घोषित करना होगा।

(16) **पोत को गैंगवे उपलब्ध करवाना**

टर्मिनल गैंगवे पोतों को उपलब्ध करवाया जाएगा जोकि तट से पोत तक सुरक्षित पहुंच उपलब्ध करवाने में असमर्थ है। उपर्युक्त प्रभारों में पोत को अथवा विलोमतः नामित भंडारण प्रभार से गैंगवे का परिवहन शामिल हैं।

**1.10 कंटेनरों के भंडारण के लिए प्रभार**

(क) **आयात – लदे हुए कंटेनर**

**(दर रुपयों में प्रति कंटेनर प्रति दिन अथवा उसका भाग)**

| क्र.सं. | विवरण | 20 फीट लम्बाई से अनाधिक कंटेनर | 20 फीट लम्बाई से अधिक और 40 फीट लम्बाई तक कंटेनर | 40 फीट लम्बाई से अधिक और 45 फीट लम्बाई तक कंटेनर |
|---|---|---|---|---|
| (i) | प्रथम 3 दिन | निःशुल्क | निःशुल्क | निःशुल्क |
| (ii) | 4 से 15 दिन | 114.85 | 229.70 | 344.50 |
| (iii) | 16 से 30 दिन | 229.70 | 459.35 | 689.05 |
| (iv) | 30 दिनों के बाद | 459.35 | 918.70 | 1378.10 |

**(ख). आयात – खाली कंटेनर**

**(दर रुपयों में प्रति कंटेनर प्रति दिन अथवा उसका भाग)**

| **क्र.सं.** | विवरण | **20 फीट लम्बाई से अनाधिक कंटेनर** | **20 फीट लम्बाई से अधिक और 40 फीट लम्बाई तक कंटेनर** | **40 फीट लम्बाई से अधिक और 45 फीट लम्बाई तक कंटेनर** |
|---|---|---|---|---|
| (i) | प्रथम 3 दिन | निःशुल्क | निःशुल्क | निःशुल्क |
| (ii) | 4 से 15 दिन | 114.85 | 229.70 | 344.50 |
| (iii) | 16 से 30 दिन | 229.70 | 459.35 | 689.05 |
| (iv) | 30 दिनों के बाद | 459.35 | 918.70 | 1378.10 |

**(ग) निर्यात – लदे हुए कंटेनर**

**(दर रुपयों में प्रति कंटेनर प्रति दिन अथवा उसका भाग)**

| **क्र.सं.** | विवरण | **20 फीट लम्बाई से अनाधिक कंटेनर** | **20 फीट लम्बाई से अधिक और 40 फीट लम्बाई तक कंटेनर** | **40 फीट लम्बाई से अधिक और 45 फीट लम्बाई तक कंटेनर** |
|---|---|---|---|---|
| (i) | प्रथम 7 दिन | निःशुल्क | निःशुल्क | निःशुल्क |
| (ii) | 8 से 15 दिन | 114.85 | 229.70 | 344.50 |
| (iii) | 16 से 30 दिन | 229.70 | 459.35 | 689.05 |
| (iv) | 30 दिनों के बाद | 459.35 | 918.70 | 1378.10 |

**(घ) निर्यात – खाली कंटेनर**

**(दर रुपयों में प्रति कंटेनर प्रति दिन अथवा उसका भाग)**

| **क्र.सं.** | विवरण | **20 फीट लम्बाई से अनाधिक कंटेनर** | **20 फीट लम्बाई से अधिक और 40 फीट लम्बाई तक कंटेनर** | **40 फीट लम्बाई से अधिक और 45 फीट लम्बाई तक कंटेनर** |
|---|---|---|---|---|
| (i) | प्रथम 3 दिन | निःशुल्क | निःशुल्क | निःशुल्क |
| (ii) | 4 से 15 दिन | 114.85 | 229.70 | 344.50 |
| (iii) | 16 से 30 दिन | 229.70 | 459.35 | 689.05 |
| (iv) | 30 दिनों के बाद | 459.35 | 918.70 | 1378.10 |

**(ङ). आईसीडी कंटेनर – लदे हुए और खाली**

**(दर रुपयों में प्रति कंटेनर प्रति दिन अथवा उसका भाग)**

| **क्र.सं.** | विवरण | **20 फीट लम्बाई से अनाधिक कंटेनर** | **20 फीट लम्बाई से अधिक और 40 फीट लम्बाई तक कंटेनर** | **40 फीट लम्बाई से अधिक और 45 फीट लम्बाई तक कंटेनर** |
|---|---|---|---|---|
| (i) | प्रथम 15 दिन | निःशुल्क | निःशुल्क | निःशुल्क |
| (ii) | 16 से 30 दिन | 114.85 | 229.70 | 344.50 |
| (iii) | 31 से 45 दिन | 229.70 | 459.35 | 689.05 |
| (iv) | 45 दिनों के बाद | 459.35 | 918.70 | 1378.10 |

**(च). पोतांतरण कंटेनर – लदे हुए और खाली**

**(दर रुपयों में प्रति कंटेनर प्रति दिन अथवा उसका भाग)**

| **क्र.सं.** | विवरण | **20 फीट लम्बाई से अनाधिक कंटेनर** | **20 फीट लम्बाई से अधिक और 40 फीट लम्बाई तक कंटेनर** | **40 फीट लम्बाई से अधिक और 45 फीट लम्बाई तक कंटेनर** |
|---|---|---|---|---|
| (i) | प्रथम 30 दिन | निःशुल्क | निःशुल्क | निःशुल्क |
| (ii) | 31 से 45 दिन | 114.85 | 229.70 | 344.50 |
| (iii) | 46 से 60 दिन | 229.70 | 459.35 | 689.05 |
| (iv) | 60 दिनों के बाद | 459.35 | 918.70 | 1378.10 |

**(छ). शट आऊट कंटेनर – लदे हुए और खाली**

**(दर रुपयों में प्रति कंटेनर प्रति दिन अथवा उसका भाग)**

| **क्र.सं.** | विवरण | **20 फीट लम्बाई से अनाधिक कंटेनर** | **20 फीट लम्बाई से अधिक और 40 फीट लम्बाई तक कंटेनर** | **40 फीट लम्बाई से अधिक और 45 फीट लम्बाई तक कंटेनर** |
|---|---|---|---|---|
| (i) | 1 से 15 दिन | 114.85 | 229.70 | 344.50 |
| (ii) | 16 से 30 दिन | 229.70 | 459.35 | 689.05 |
| (iii). | 30 दिनों के बाद | 459.35 | 918.70 | 1378.10 |

**(ज). जोखिमपूर्ण कंटेनर**

**(दर रुपयों में प्रति कंटेनर प्रति दिन अथवा उसका भाग)**

| **क्र.सं.** | विवरण | **20 फीट लम्बाई से अनाधिक कंटेनर** | **20 फीट लम्बाई से अधिक और 40 फीट लम्बाई तक कंटेनर** | **40 फीट लम्बाई से अधिक और 45 फीट लम्बाई तक कंटेनर** |
|---|---|---|---|---|
| (i) | प्रथम दिन | निःशुल्क | निःशुल्क | निःशुल्क |
| (ii) | 2 से 15 दिन | 143.85 | 287.70 | 431.50 |
| (iii) | 16 से 30 दिन | 287.70 | 575.35 | 863.05 |
| (iv) | 30 दिनों के बाद | 574.20 | 1148.40 | 1722.60 |

**टिप्पणियाँ:**

(1) आयात कंटेनरों के लिए निःशुल्क विराम–समय (भंडारण) अवधि कंटेनर की उतराई के दिन के बाद वाले दिन से प्रारंभ होगी और निर्यात कंटेनरों के लिए निःशुल्क अवधि कंटेनर के टर्मिनल में प्रवेश करने के समय से प्रारंभ होगी।

(2) निःशुल्क समय की गणना के प्रयोजन के लिए, रविवार, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवस और टर्मिनल के गैर–प्रचालन दिवस अतिरिक्त होंगे।

(3) पोतांतरण कंटेनर जिनकी हैसियत बाद में स्थानीय एफसीएल/एलसीएल अथवा आईसीडी कंटेनर में बदल जाती है, संबंधित आयात कंटेनरों के बराबर भंडारण प्रभार वसूल किए जाएंगे।

(4) अति आयामीय कंटेनर के लिए, भंडारण प्रभार भूमि स्लॉटों की वास्तविक संख्या तत्संबंधी कंटेनर ऊपर दिए गए तत्संबंधी स्लैब के अधीन अभिग्रहण करता है, पर आधारित होगा।

(5). शट आऊट कंटेनर के लिए भंडारण अवधि उस दिन के बाद के दिन से परिगणित की जाएगी जब नौभरण/सुपुर्दगी के दिन तक कंटेनर शट आउट हो जाए।

(6). परित्यक्त कंटेनरों/पोतवणिक स्वामित्व वाले कंटेनरों पर भंडारण प्रभार लिखित में परित्यक्त की सूचना की प्राप्ति की तारीख तक अथवा कंटेनर की उतराई के दिन से 75 दिन, जो भी पहले हो, निम्नलिखित शर्तों के अधीन प्रभार्य होगा:

(i). परेषिती किसी भी समय परित्याग का पत्र जारी कर सकता है।

(ii). यदि परेषिती परित्याग का ऐसा पत्र जारी नहीं करने का चयन करता है, कंटेनर एजेंट/एमएलओ भी निम्नलिखित के अधीन परित्याग पत्र जारी कर सकता है:–

(क). लाइन कार्गो सहित कंटेनर की संरक्षा करेगी और इसे वापस लेगी अथवा पत्तन परिसर से इसे हटाया जाएगा; और

(ख). लाइन कंटेनर की संरक्षा शुरू करने से पहले कार्गो और कंटेनर पर आने वाले सभी पत्तन प्रभार अदा करेगा।

(iii). कंटेनर एजेंट/एमएलओ को जरूरी औपचारिकताएं पूरी करनी होंगी और परिवहन और उतराई की लागत वहन करनी होगी। विनिर्दिष्ट अवधि के भीतर ऐसी कार्रवाई नहीं करने की स्थिति में, कंटेनर पर भंडारण प्रभार तब तक प्रभार्य रहेगा जब तक कार्गो की उतराई के लिए शिपिंग लाइनों द्वारा सभी आवश्यक कार्रवाईयां नहीं की जाती हैं।

(iv). जहां कंटेनर सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा बंधक/कब्जे में लिया जाता है और इस कंटेनर को 75 दिनों की निर्धारित समय–सीमा के भीतर खाली नहीं किया जा सकता, भंडारण प्रभार कार्गो को छोड़े जाने के सीमाशुल्क आदेश के दिन से लागू होना समाप्त हो जाएगा बशर्ते लाइनों को जरूरी औपचारिकताएं पूरी करनी होंगी और परिवहन तथा उतराई की लागत वहन करनी होगी। अन्यथा, बंधक बनाए गए/कब्जे में लिए गए कंटेनरों को लाइन/परेषिती द्वारा टर्मिनल परिसर से हटाकर सीमाशुल्क बंधक क्षेत्र में ले जाना होगा और उस स्थिति में, भंडारण प्रभार ऐसे हटाए जाने के दिन से लागू नहीं होंगे।

(7). भंडारण प्रभार उस अवधि के दौरान प्रोद्भूत नहीं होगा जिसमें वीसीटीपीएल उपयोक्ता द्वारा अनुरोध किए जाने पर आयात कंटेनर की सुपुर्दगी अथवा निर्यात कंटेनर के नौभरण नहीं कर सकेगा।

**1.11. कूड़े को हटाए जाने के लिए प्रभार**

जलयान के बोर्ड पर इकट्ठे हुए कूड़े को हटाने के लिए रु0 9280/– प्रति ट्रक फेरा का समेकित प्रभार देय होगा।

**1.12. स्वच्छ जल की आपूर्ति के लिए प्रभार**

विदेशगामी पोतों के लिए, स्वच्छ जल की आपूर्ति के लिए रु0 232/– प्रति 1000 लि0 अथवा उसका भाग वसूल किए जाएंगे, परंतु न्यूनतम प्रभार रु0 1160/–।

तटीय पोतों के लिए, स्वच्छ जल की आपूर्ति के लिए रु0 139/– प्रति 1000 लि0 अथवा उसका भाग वसूल किए जाएंगे, परंतु न्यूनतम प्रभार रु0 696/–।

## भाग – II

**2. अन्य सेवाएं**

**2.1. आगंतुक प्रवेश अनुज्ञापत्र**

| | | वार्षिक | त्रैमासिक | मासिक | दैनिक |
|---|---|---|---|---|---|
| (क). | प्रति आवेदन–पत्र | रु0 400 | रु0 200 | रु0 100 | रु0 25 |

**2.2. वाहन प्रवेश अनुज्ञापत्र**

| | |
|---|---|
| प्रति प्रवेश | रु0 200/– |

**टिप्पणी:**

(1). वाहन प्रवेश शुल्क कंटेनरों/कार्गो की सुपुर्दगी/परेषण के लिए वीसीटीपीएल के टर्मिनल में प्रवेश करने वाले/बाहर जाने वाले वाहनों पर प्रभार्य नहीं होगा।

**2.3. फोटोग्राफी**

| | | |
|---|---|---|
| (क). | फिल्म शूटिंग और फोटोग्राफी | रु0 1,00,000 प्रति दिन |
| (ख). | टर्मिनल के भीतर कैमरा चलाना | रु0 500 प्रति इकाई |
| (ग). | विडियोग्राफी (प्रचालन गतिविधियों से संबंधित) | रु0 3000 प्रति दिन |

**2.4. पोतों द्वारा टर्मिनल सुविधाओं के उपयोग के लिए प्रभार**

विशाखा कंटेनर टर्मिनल में बर्थ होने वाले गैर–कंटेनर पोतों अर्थात् गैर–सम्मत कार्गो का प्रहस्तन करने वाले पोत अथवा किसी भी कार्गो का प्रहस्तन नहीं करने वाले पोतों के लिए प्रभार लागू होंगे।

| जीआरटी | दरें |
|---|---|
| 10000 तक | रु0 2100 प्रति घंटा |
| 10001 से 30000 | रु0 0.10 प्रति जीआरटी प्रति घंटा न्यूनतम रु0 2100 प्रति घंटा |
| 30001 और अधिक | रु0 0.16 प्रति जीआरटी प्रति घंटा |

**********

**ARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**

**NOTIFICATION**

Mumbai, the 23rd April, 2015

**No. TAMP/65/2013-VCTPL.—**In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the Visakha Container Terminal Private Limited for general revision of its Scale of Rates as in the Order appended hereto.

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**
**Case No. TAMP/65/2013-VCTPL**

Visakha Container Terminal Provite Limite … Applicant

**QUORAM :**

(i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)

(ii). Shri. C.B. Singh, Member (Economic)

**O R D E R**

(Passed on this 21st day of March, 2015)

This case relates to the proposal received from the Visakha Container Terminal Private Limited (VCTPL) for general revision of its Scale of Rates (SOR) for the container terminal operated by it at the Visakhapatnam Port Trust (VPT).

2.1. The Scale of Rates of VCTPL was last revised in October, 2011 vide tariff Order No.TAMP/10/2011-VCTPL dated 11 October, 2011. This Order was notified in the Gazette of India on 5 November, 2011 vide Gazette No. 217. The said Order prescribed a tariff validity period til 31 March, 2014.

2.2. As per 30 September, 2008 Order, the VCTPL had to file its proposal for revision by 30 June, 2013. However, at the request of the terminal the date for filing the proposal was extended first till 10 December, 2013 and subsequently extended till 20 December, 2013.

2.3. In this backdrop, the VCTPL had vide its e-mail dated 19 December, 2013 and 20 December, 2013 filed its proposal for general revision of its Scale of Rates. The VCTPL has also filed hard copy of the proposal on 23 December, 2013.

3.1. This Authority in the last Order dated 11 October 2011 had granted 16% increase under Section-I (container operations) of the then prevailing Scale of Rates (SOR) from 1 January 2012 or from the date the VCTPL commissions

additional new equipment viz. 2 Rail Mounted Quay Cranes (RMQCs) and 4 Rubber Tyred Gantry Cranes (RTGCs), whichever is later.

3.2. In this regard, the VCTPL has reported that the RTGCs were commissioned during October and December 2011 and RMQCs in August 2012. Therefore, with effect from 01 September 2012, VCTPL has reportedly applied 16% increase in the rates prescribed under Section-I of its SOR as approved by the Authority.

3.3. The highlights of the proposal filed by VCTPL are as given below:

(i). **Capacity:**

(a). The optimal quay capacity is assessed at 248,346 TEUs for FY 2012 and at 662,256 TEUs for the period FY 2013 to FY 2017.

(b). The optimal yard capacity is assessed at 353,769 TEUs annually for the period FY 2012 to FY 2014 and at 412,731 TEUs annually for FY 2015 to FY 2017.

(c). Accordingly, the annual capacity of the terminal is assessed at lower of the quay and yard capacity at 248,346 TEUs for FY 2012, 353,769 TEUs for FY 2013 and FY 2014, and 412,731 TEUs for FY 2015 to FY 2017.

(ii). **Traffic:**

Actual traffic handled in the years 2011-12 and 2012-13 are 234,697 TEUs and 247,134 TEUs respectively. Traffic for the year 2013-14 has been estimated based on 7 months actuals and 5 months estimates at 260,000 TEUs. The estimated traffic for the three years period is as below:

| Year | Estimated traffic in TEUs | % increase over previous year |
|---|---|---|
| 2014-15 | 275,000 | 5.77% |
| 2015-16 | 290,000 | 5.45% |
| 2016-17 | 305,000 | 5.17% |

(iii). Income is estimated for the projected traffic at the existing tariff as well as the proposed tariff.

(iv). Assumptions made for estimation of the expenses are furnished along with the proposal.

(v). Additions proposed to gross block is ₹ 1139.41 lakhs, ₹844.75 lakhs and ₹569.50 lakhs during the years 2014-15, 2015-16 and 2016-17 respectively. A summary of the additions to the gross block proposed by VCTPL is given below:

(**₹ in lakhs**)

| Particulars | 2014-15 | 2015-16 | 2016-17 | Total |
|---|---|---|---|---|
| Additional Yard development (ONGC Yard, CCR Yard & Yard near WS) | 527.91 | 201.25 | - | 729.16 |
| Plant and Machinery | 410.00 | 462.00 | 429.00 | 1,301.00 |
| Civil Assets | 50.00 | 50.00 | 50.00 | 150.00 |
| IT | 123.50 | 103.50 | 62.50 | 289.50 |
| Office Equipments | 25.00 | 25.00 | 25.00 | 75.00 |
| Furniture & Fixtures | 3.00 | 3.00 | 3.00 | 9.00 |
| **Total** | **1,139.41** | **844.75** | **569.50** | **2,553.66** |

(vi). A summary of actual cost position for the years 2011-12 and 2012-13, 2013-14 (actual/ estimates) and estimated cost position for the years 2014-15 to 2016-17 at the existing tariff as per the cost statement furnished by the VCTPL is tabulated below:

**(₹ in lakhs)**

| Sl. No. | Particulars | Actuals | | Actuals/ Estimates | Estimates | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 2011-12 | 2012-13 | 2013-14 | 2014-15 | 2015-16 | 2016-17 |
| (i). | **Traffic (in TEUs)** | 234,697 | 247,134 | 260,000 | 275,000 | 290,000 | 305,000 |
| (ii). | Total Operating Income (in lakhs) | 6222.24 | 6954.78 | 7370.41 | 7719.16 | 8131.51 | 8543.79 |
| (iii). | Total Operating Cost (including depreciation, management overheads and FMI – FME) | 4193.88 | 5282.76 | 7926.68 | 7664.95 | 8127.08 | 8888.80 |
| (iv). | Capital Employed | 6103.53 | 13580.41 | 12557.50 | 11968.15 | 11180.67 | 10093.56 |
| (v). | ROCE | 976.56 | 2172.86 | 2009.20 | 1914.90 | 1788.91 | 1614.97 |
| (vi). | **Net Surplus / (Deficit)** | **1051.80** | **(500.85)** | **(2565.47)** | **(1860.70)** | **(1784.47)** | **(1959.98)** |
| (vii). | Net Surplus / (Deficit) as % of operating income | 16.90% | -7.20% | -34.81% | -24.10% | -21.95% | -22.94% |
| (viii). | Average of three years | -8.37% | | | -23.00% | | |
| (ix). | Cost saving due to efficiency / productivity improvement | 6.74 | 45.53 | 18.08 | 23.45 | 23.45 | 23.45 |
| (x). | Actual/ Estimated ROCE before adjustment of efficiency improvement | 33.2% | 12.3% | -4.4% | 0.45% | 0.04% | -3.42% |
| (xi). | Actual/ Estimated ROCE after adjustment of efficiency improvement | -- | -- | -- | 0.26% | -0.17% | -3.65% |

(vii). The increase in tariff last approved by the Authority vide Order dated 11 October, 2011 was made effective from 1 September, 2012. In view of that the increased tariff was effective only for one and half year of the previous tariff cycle. Citing that there is increase in the Net Capital employed, slowdown in the economy and increase in cost of operations, the VCTPL has proposed increase in tariff in its existing SOR as follows:

(a). 22.90% increase is proposed in all the existing tariff except handling charge for Transhipment containers:

(b). Decrease in the existing tariff by 15.17% is proposed in the handling charge of Transhipment containers [Section-1, Clause 1.2] from existing ₹4,385/- per TEU to ₹3720/- per TEU.

3.4. The VCTPL has filed its proposal in the prescribed format along with proposed SOR and has furnished Audited Annual Accounts for the years 2011-12 and 2012-13.

4. In accordance with the consultation process prescribed, the proposal dated 23 December, 2013 received from the VCTPL was circulated to the VPT and the concerned users/ user organisations seeking their comments. The comments received from the users/ user organisations were forwarded to the VCTPL as feedback information. The VCTPL has furnished its remarks on the comments of the users/ user organisations.

5. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, the VCTPL and VPT were requested vide our letters dated 1 October, 2014 to furnish information/clarifications on VCTPL proposal. After regular follow up, the VCTPL and VPT have vide their letters dated 3 November, 2014 and dated 5 January, 2015 respectively furnished their reply on the queries raised by us. Subsequently, the VCTPL vide its e-mail dated 27 January, 2015 has furnished further additional information. A summary of the queries raised by us and the corresponding replies furnished by the VCTPL is tabulated below:

<table>
<tr><th>Sl. No.</th><th>Queries raised by us</th><th>Reply furnished by VCTPL</th></tr>
<tr><td>A.</td><td>GENERAL:</td><td></td></tr>
<tr><td>(1).</td><td>It is seen that the performance figures furnished by the VCTPL for the year 2013-14 is based on actuals for the first five months (April to August 2014) and estimates for the remaining seven months. Since the year 2013-14 is already over, VCTPL to update the estimated figures with the actuals for the year 2013-14 reconciling the figures reported in the Annual Accounts with those considered in the cost statement. Forward a copy of the Audited Annual Accounts for the year 2013-14. Consequent to updating the estimates of 2013-14 with reference to actuals, the estimates for the subsequent years viz. 2014-15 to 2016-17 to be reviewed and modified, if necessary, with reference to the actuals for the year 2013-14.</td><td>The Actuals for the financial year 2013-14 have been updated along with the reconciliation (in Form 3A) with the Annual Accounts and the revised Cost Statement is furnished.<br><br>A copy of the Audited Annual Accounts for the year 2013-14 is furnished.<br><br>The revised estimates of 2014-15 to 2016-17 have also been changed in accordance with the actuals of 2013-14.</td></tr>
<tr><td>(2).</td><td>The VCTPL has sought 22.90% increase in the existing rates for all items except for transhipment container wherein the VCTPL has proposed reduction in the existing rate by 15.17%. The information furnished at Sl.No.5 of Form-1, however, shows reduction in the average handling cost for a typical port user at the proposed tariff. Explain the reasons for reduction in average handling cost despite increase in tariff and support it with workings.</td><td>There was error in Sl.No.5 of Form-1 furnished earlier. After incorporating the actual of 2013-14, and the revised cost estimate, the current revised proposal is to increase the existing tariff by 28.09%. The impact on the three major lines would have following impact:
<table>
<tr><th>Major Shipping Line</th><th>Before (Existing cost)</th><th>After (Proposed cost)</th><th>Increase/ (De-crease) %</th></tr>
<tr><td>Maersk Line</td><td>2416</td><td>2932</td><td>21.38%</td></tr>
<tr><td>APL</td><td>3555</td><td>4315</td><td>21.38%</td></tr>
<tr><td>MSC</td><td>3761</td><td>4565</td><td>21.38%</td></tr>
</table>
The detailed workings are furnished.</td></tr>
<tr><td>(3).</td><td>As stipulated under clause 6.8. of the 2005 tariff guidelines, benchmark levels of productivity may be indicated and incentives may be proposed for better performance of the terminal and disincentive for performance below the bench mark level.</td><td>In the previous Tariff Cycle VCTPL had proposed Ship productivity of 45 moves per hour with the proposed new cranes. After commissioning of the 2 RMQCs and 4 RTGCs, the current ship productivity is 52 Moves per hour. Due to improvement in equipment deployment and efficiency, the average turnaround time of vessels has decreased substantially from 26.2 Hrs to 20.2 Hrs. The average parcel sizes of the vessels increased from 742 TEUs to</td></tr>
</table>

<table>
<tr><td></td><td></td><td>882 TEUs as of 2013-14. The current parcel size of the vessel is 924. This in turn has benefitted the container shipping lines by way of substantial reduction in Port cost (Berth Hire), Bunkering cost (due to implementing slow steaming to next port). The shipping lines are able to offer better ocean freight rate, faster delivery of cargo to the Exporters and Importers.</td></tr>
<tr><td>B.</td><td>FINANCIAL/ COST STATEMENTS:</td><td></td></tr>
<tr><td>(1).</td><td>Analysis of actuals vis-à-vis estimates for the past period (Form-7):<br><br>Clause 2.13 of the tariff guidelines requires the Authority to review the actual physical and financial performance at the end of the prescribed tariff validity period with reference to the projections relied upon at the time of fixing the prevailing tariff. In this context and with reference to Form – 7 of the tariff proposal, the VCTPL is requested to clarify/ furnish the following:</td><td></td></tr>
<tr><td>(i).</td><td>In the last tariff Order dated 11 October, 2011, the Authority in para 12(vi) had accepted the traffic mix estimated by the VCTPL subject to the condition that if during review in the next tariff revision any advantage is found to accrue to VCTPL, on this account it will be adjusted as per the tariff guidelines. In this context, the VCTPL to furnish the estimate of traffic mix of local and transhipment container considered in the last tariff Order vis-à-vis the corresponding actuals.</td><td>The Traffic Mix as Estimated vis-à-vis actuals in the previous Tariff cycle is furnished below:<br><br>
<table>
<tr><th></th><th colspan="4">Estimated</th></tr>
<tr><th>Category</th><th>2011-12</th><th>2012-13</th><th>2013-14</th><th>Total</th></tr>
<tr><td>Local</td><td>119,000</td><td>124,800</td><td>137,250</td><td>381,050</td></tr>
<tr><td>ICD</td><td>1,700</td><td>3,900</td><td>6,750</td><td>12,350</td></tr>
<tr><td>Transhipment</td><td>47,600</td><td>64,350</td><td>78,750</td><td>190,700</td></tr>
<tr><td>Re-stows</td><td>1,700</td><td>1,950</td><td>2,250</td><td>5,900</td></tr>
<tr><td>Total</td><td>170,000</td><td>195,000</td><td>225,000</td><td>590,000</td></tr>
</table>
<br>
<table>
<tr><th></th><th colspan="5">Actuals</th></tr>
<tr><th>Category</th><th>2011-12</th><th>2012-13</th><th>2013-14</th><th>Total</th><th>Variation</th></tr>
<tr><td>Local</td><td>158,975</td><td>181,439</td><td>197,163</td><td>541,157</td><td>0.42</td></tr>
<tr><td>ICD</td><td>-</td><td>-</td><td>3,580</td><td>-</td><td>(1.00)</td></tr>
<tr><td>Transhipment</td><td>74,582</td><td>64,291</td><td>60,246</td><td>199,119</td><td>0.04</td></tr>
<tr><td>Re-stows</td><td>1,140</td><td>1,404</td><td>1,072</td><td>3,616</td><td>(0.39)</td></tr>
<tr><td>Total</td><td>234,697</td><td>247,134</td><td>262,061</td><td>743,892</td><td>0.26</td></tr>
</table>
[overall variation is 26.08%]</td></tr>
</table>

<table>
<tr><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>(ii).</td><td>The Authority in the last tariff Order dated 11 October 2011 had granted 16% increase in all the then prevailing SOR and made it to become effective from the date of commissioning of the 2 new RMQCs and 4 RTGCs or 1 January 2012 whichever is later. The VCTPL has reported that RTGCs were commissioned on October / December 2011 and RMQCs were commissioned in August 2012 and as per the Order of the TAMP, the revised rates were implemented by VCTPL from 1 September 2012. Indicate the numbers of RTGCs and RMQCs commissioned by VCTPL as the proposal is silent in this regard. The income estimates in Form 7 is, however, shown at the level considered in the last tariff Order. The income estimates as per the last tariff Order considered in the Form 7, should be suitably adjusted to capture the effect of increase in the tariff approved by the Authority and implemented by the VCTPL reportedly from 1 September 2012 for a like to like comparison with actuals.</td><td>VCTPL commissioned 2 numbers of new RMQGCs during August 2012. The 4 numbers of new RTGCs were commissioned during Oct'2011 (2 nos.) and December 2011 (2 nos.).<br><br>The Form-7 as estimated in FY 2011-12 to 2013-14, have been suitably revised considering the revision in Tariff with effect from
<table>
<tr><th></th><th></th><th>2008-09</th><th>2009-10</th><th>2010-11</th><th>2011-12</th><th>2012-13</th><th>2013-14</th></tr>
<tr><td>A</td><td>Power</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>Throughput in TEUs</td><td>87,637</td><td>98,000</td><td>145,426</td><td>234,697</td><td>247,134</td><td>262,091</td></tr>
<tr><td>1</td><td>Total units consumed by QCs</td><td>355,692</td><td>383,075</td><td>558,130</td><td>857,171</td><td>1,075,690</td><td>1,703,112</td></tr>
<tr><td>2</td><td>Units consumed per TEU- Variable Cost (QCs)</td><td>4</td><td>4</td><td>4</td><td>4</td><td>4</td><td>6</td></tr>
<tr><td>3</td><td>Average Electricity consumption per TEU</td><td colspan="3">3.94</td><td colspan="3">4.83</td></tr>
<tr><td>4</td><td>Reduction in the consumption of Power, if any, achieved</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>(0.90)</td></tr>
<tr><td>5</td><td>Since the consumption per TEU has increased no efficiency gain considered</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>B</td><td>Fuel</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>Throughput in TEUs</td><td>87,637</td><td>98,000</td><td>145,426</td><td>234,697</td><td>247,134</td><td>262,091</td></tr>
<tr><td>1</td><td>Total Consumption in Ltrs</td><td>166,218</td><td>202,205</td><td>287,637</td><td>540,396</td><td>454,517</td><td>461,304</td></tr>
<tr><td>2</td><td>Fuel consumption per TEU (in Ltr)</td><td>1.90</td><td>2.06</td><td>1.98</td><td>2.30</td><td>1.84</td><td>1.76</td></tr>
<tr><td>3</td><td>Average Fuel consumption per TEU</td><td colspan="3">1.98</td><td colspan="3">1.96</td></tr>
<tr><td>4</td><td>Reduction in the consumption of Fuel, if any, achieved</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>0.02</td></tr>
<tr><td>5</td><td>50% reduction achieved in consumption of Power considered for Efficiency Gain</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>0.012</td></tr>
</table>
1 September 2012 and shown in the Cost Statement.</td></tr>
<tr><td>(iii).</td><td>The last tariff Order considered efficiency gain of ₹ 1.76 lakhs, ₹ 2.25 lakhs and ₹ 2.75 lakhs for the years 2011-12 to 2013-14. The same must be captured in the estimates as per the Order dated 11 October 2011.</td><td>(a). The efficiency gain from 2011-12 to 2013-14 has been revised as per previous TAMP Order. A summary of the efficiency gain computed by VCTPL for the years 2011-12 to 2013-14 is tabulated below:<br><br>(b). The VCTPL has computed efficiency gain of Rs.2.41 lakhs, Rs.2.93 lakhs and Rs.3.54 lakhs per TEU 2014-15 to 2016-17 as tabulated below:
<table>
<tr><th rowspan="2">Sr. No.</th><th rowspan="2">Particulars</th><th colspan="3">Year</th></tr>
<tr><th>2014-15</th><th>2015-16</th><th>2016-17</th></tr>
<tr><td>(i).</td><td>Throughput in TEUs</td><td>2,75,000</td><td>2,90,000</td><td>3,05,000</td></tr>
<tr><td>(ii).</td><td>Power savings</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr>
<tr><td>(iii).</td><td>50% Savings in Fuel consumptions per TEUs</td><td>0.012</td><td>0.012</td><td>0.012</td></tr>
</table></td></tr>
</table>

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | (iv). | Rate per Litre (in ₹) | 73 | 84 | 96 |
| | | (v). | Efficiency Gain (in ₹) | 2,41,942 | 2,93,410 | 3,54,874 |
| (iv). | (a). The treatment of Technical service fee is brought out in para 12(iv)(h) and 12(xvii) of the tariff Order dated 11 October 2011. As seen in the said Order an amount of ₹376.68 lakhs towards TSF was spread over the remaining period of the project i.e. 24 years from the year 2008-09 onwards i.e. ₹15.70 lakhs per annum. That being so, TSF for the years 2011-12 to 2013-14 at actuals should be considered at the level of ₹15.70 lakhs in the cost statement as considered in the last tariff Order in respect of first TSF. | The Technical Service Fee (TSF) pertaining to the first agreement between VCTPL and DP World FZE, from the year 2011-12 to 2013-14 has been revised to ₹15.70 lakhs per annum in the cost statement. | | | | |
| | (b). As regards the new contract entered by VCTPL with DP World FZE (DPF) which is one of the promoters of VCTPL for providing technical knowhow for the new equipment for five years period from January 2011 to December 2015 @ USD 50,000 per annum, the Authority in the last tariff Order had held that it is not inclined to allow the technical service fee arising out of the new contract entered by VCTPL unless arm's length relationship is conclusively established atleast in respect of the earlier transactions. The said Order stated that the impact of the new contract would be reviewed at the time of the next review provided the VCTPL furnishes the relevant Income tax Assessment Order allowing the TSF as an item of cost for income tax purpose and also furnishes documentary evidence to support the actual of TSF arising out of the new contract. The VCTPL in the current proposal has, however, not produced the relevant documents mentioned in the tariff Order of October 2011. In view of the decision taken in the last Order, the VCTPL to furnish a copy each of IT assessment orders for the period beyond 2008-09 i.e. from 2009-10 to 2013-14 to show that technical service fee in respect of both the first and the second contract is admitted as expenditure by the IT authorities as required under clause 2.8.2. of the revised tariff guidelines. | The TSF pertaining to the first agreement between VCTPL and DP World FZE, have been allowed as an item of expenditure w.e.f. FY 2003-04 onwards upto FY 2008-09. The Assessment Orders for AY 2004-05 to 2009-10 (revised) are furnished.<br><br>During IT Assessment for AY 2010-11, the CIT (A) allowed the Technical Service Fee to be allowed as an item of expenditure in the relevant financial year from AY 2004-05 to 2009-10. It also allowed the relevant expenditure for AY 2010-11 in its Order. The relevant Order is furnished.<br><br>Since the first contract of Technical Fee has already been allowed, the second contract also will also be allowed as item of expenditure as the terms and conditions are same in both and the transactions is at Arm's length. The Assessment Orders for AYs 2010-11 and 2011-12 are furnished. Assessment Orders for AYs 2012-13 and 2013-14 are still to be received.<br><br>The relevant Auditor's certificates vide Form 3CEB u/s 92E of Income Tax Act' 1961 are furnished as for AYs 2010-11, 2011-12, 2012-13 and 2013-14.<br><br>Since the first contract has been allowed as an item of expenditure in the relevant financial year, we request the Authority to allow it to expend it out in full in the same financial year instead of amortizing it for the remaining period of the BOT period.<br><br>Detailed calculation with reference to amortization of technical service fee with reference to both first and second contract is furnished. | | | | |
| (v). | The audited Annual Accounts as well as the cost statement capture foreign exchange loss of ₹24.08 lakhs in the year 2011-12 and foreign exchange gain of ₹72.25 lakhs in the year 2012-13. Explain the nature of exchange gain/ loss reported in the Annual Accounts. Clarify whether the foreign exchange loss is on account of servicing of foreign debt. | The accounting of foreign exchange loss or gain is done as per Indian Accounting Standard 11. The foreign currencies transactions are recorded at the exchange rates prevailing on the date of transaction. The loss or gain arises (1) on the date of making the payment or, (2) on the o/s amount as on 31st March which is translated on that day's exchange rate. Whether it is gain or loss, the net amount is shown in the P & L A/c as per IAS 11. | | | | |

| | | |
|---|---|---|
| | | The VCTPL vide its email dated 27 January 2015 has furnished detailed break up of Forex Loss and Forex Gain for the F.Y.s 2011-12 to 2013-14 pertaininig to restatement of O/s liability of Buyer's Credit in Foreign currency, loss/ gain incurred during cancellation of forward contracts, payment of Annual Maintenance charges to Navis, DP world.<br><br>The VCTPL has submitted that the Buyer's credit o/s (USD 183,72,815) have been re-stated at the end of each Financial year, actual principal re-payment has been made for USD 52,20,744 during FY 2014-15 for which the actual Forex loss is ₹4,79,68,455.56. The balance payment of Buyer's credit remaining o/s (USD 131,52,071) are going to be discharged before March 2017 as per RBI guidelines (the maximum roll over period is 5 years from date of Bill of lading). Therefore, VCTPL will be incurring the Forex loss which is being restated every year on account of the depreciating Rupee value. |
| (vi). | The Guidelines provide flexibility to all the Major Port Trusts to reduce the rates at their discretion on commercial consideration, if they so desire. Such reduction, if any, granted by VCTPL may be quantified and listed out for each of the years 2011-12 to 2013-14 as well. Consequential effect of such concession granted on growth of traffic also to be analysed item wise. | VCTPL had extended concession on handling charges of Transhipment and for empty containers repositioned through the terminal.<br><br>The concession in Transhipment is extended to attract Major Shipping Lines to call VCTPL with large parcel size vessels. This allows the Shipping Lines to offer better slot rates for other category (Normal Export & Import) of containers.<br><br>The concession in Empty container is allowed to encourage growth in exports, as there is shortage in availability of empty containers at Visakhapatnam.<br><br>[The VCTPL has furnished the details of rebates/discount allowed by it.]<br><br>In spite of Global slowdown in 2011-12 to 2013-14, and in comparison to the negative growth in most of the container terminals in India, VCTPL could register a growth of 5 to 6% YoY.<br><br>It is also to be noted that the concession offered in T/s rate is to compete with Singapore and Colombo and divert the Kolkata bound Transhipment happening there, to Vizag.<br><br>This has resulted in savings of huge Foreign Exchange outgo of our nation had this Transhipment taken place at Singapore and Colombo.<br><br>Therefore, it has helped the entire trade in getting competitive ocean freight rate for EXIM category containers and savings of valuable foreign exchange. |
| (vii). | In the last tariff revision, as brought out in para 12(ix), the estimated operating and direct labour of 95, 101 and 107 and maintenance labour of 58, 65 and 71 for the years 2011-12 to 2013-14 was accepted by the Authority relying on the proposal of the VCTPL for commissioning of 2 RMQCs | As informed in the earlier para, VCTPL commissioned 2 numbers of new RMQGCs during Aug 2012. The 4 numbers of new RTGCs were commissioned during October 2011 (2 nos.) and December 2011 (2 nos.).<br><br>The actual numbers of operating and direct labour during 2011-12 to 2013-14 were 73, 83 and 94 respectively. The maintenance |

| | | |
|---|---|---|
| | and 4 RTGCs. It was subject to the condition that if the proposed developments do not materialise, the resultant impact at actuals will be quantified and set off fully in next tariff revision. Accordingly, the actual position will be reviewed by the Authority which may be noted. | labours during 2011-12 to 2013-14 were 64, 69 and 82 respectively.<br><br>Accordingly the actual cost incurred for these categories of personnel have been captured in the cost statement year-wise. |
| (2). | **Traffic** | |
| (i). | Update the traffic estimate with the actual traffic for the year 2013-14. Consequently, the container traffic for subsequent years 2014-15 to 2016-17 to be reviewed based on 2013-14 actual traffic. | Actual Traffic handled for 2013-14 is 2,62,091 TEUs which has been updated in the revised cost statement.<br><br>The estimated projections in container traffic have been forecasted considering the competition from the neighboring ports, deprecation in Dollar value and moderate economic growth in coming years.<br><br>The growth is estimated to be around 5.18% on an average in the next coming three years. |
| (ii). | Explain the reasons for projecting reduction in the traffic growth from 5.8% in the year 2014-15 to 5.5% and 5.2% in the year 2015-16 and 2016-17 respectively. As regards the point made by the VCTPL about extension of container terminal by VPT to be commissioned in the year 2016-17, it is known that the said project is awarded to the VCTPL itself. That being so, with the extended container terminal also awarded to the VCTPL and the VCTPL envisaging development of additional land of 15,000 sq. mtrs. it is generally expected that the container traffic should improve further and not reduce. The VCTPL to review the traffic estimates and project reasonable traffic growth for all the years in the light with the above observation. | The growth rate has been assumed taking into consideration the available traffic in and around Visakhapatnam. The industrial development would take time post bifurcation of the state. Rupee deprecation against dollar has affected Imports and would take some time to stabilize. There are upcoming container terminals neighboring VCTPL. Therefore, considering all these parameters, VCTPL has estimated the growth to be around 5% on an average in the next three years.<br><br>The additional land of 15000 sq. mtrs. has been taken to reduce the mis-match of capacity between vessel side and yard side. As it was envisaged during the previous Tariff Cycle, the Authority had asked VCTPL to reduce the mis-match in vessel side and yard side capacity. Therefore, as per VCTPL's request, VPT had allotted the additional land of 15000 sqm.<br><br>Though the entire 15000 sqm cannot be utilized for container stacking, leaving aside space for equipment maneuvering and operational area, the space to be utilized for stacking of container would be about 10000 sqm.<br><br>Further, it would cater to stacking of empty containers. There are neither adequate empty container depot facilities at Visakhapatnam nor have large Laden Imports to cater to exports. Therefore, Shipping lines will have to reposition Empty containers from other ports for stuffing of export cargo.<br><br>The area shall also be earmarked for handling of Hazardous nature containers considering the safety parameters to store it away from normal category containers. |
| (iii). | The VCTPL to indicate additional traffic likely to be handled in view of addition proposed to the gross block of assets in the years 2014-15 to 2016-17. Confirm that the traffic estimates for these years capture the effect of the additional traffic volume on account of development of additional land taken over by VCTPL. | Additional total ground slots calculated as per TAMP Guidelines would be about 252 TEUs in FY 2014-15 and 108 TEUs in FY 2015-16. The additional traffic has been factored in the three years volume projected for the next three years. |

<table>
<tr><td>(iv).</td><td>The VCTPL has stated that reduction in handling charge for transhipment container is proposed by 15.17%, in order to attract more transhipment traffic. However, the growth projected in the transhipment container traffic is found to be at the same level as to the overall growth projected in the container traffic. Increase, if any, anticipated in the traffic of transhipment container on account of proposed reduction in the tariff to be assessed and indicated for each of the years 2014-15 to 2016-17. Also, incorporate the same in the traffic estimates.</td><td>The current rate for 20’ transhipment container is about USD 71 at VCTPL. The rate prevailing here is higher than the nearest ports of Singapore and Colombo. VCTPL has a natural draft of 16 meters which is the deepest amongst the major ports in the country and along with the locational advantage being in the Centre of east coast of India, Govt. of India has declared Vizag as a container transshipment port in the east coast as per National Maritime Development Programme (NMDP). To compete with the foreign ports mentioned above and attract more transshipment traffic to Vizag, we propose to reduce the transshipment rate from the current tariff level to ₹3,720/- (US $60/-) for a 20’ container and ₹5,580/- (US $90/-) for a 40’ container. The cost would go down further after 40% reduction in one leg of the Transhipment containers. The additional Traffic would be initially for 20000-22000 TEUs and the entire annualized 80000-90000 TEUs can be also be retained by the port and attract the main line vessels.<br><br>The reduction in Transhipment tariff would attract large parcel size vessels, attract new Main line vessels/service as local cargo may not increase drastically and it is the Transhipment cargo which would grow in coming years at Vizag. This would lead to a healthy competition and induce reduction in Freight rates for other categories of containers. Automatically, the entire trade would get benefit out of this incentive.<br><br>Keeping in mind the neighboring port competition, VCTPL wants to attract this category of containers by reduction in its tariff and therefore, it has kept it share of 80000-90000 TEUs per annum in its estimate.<br><br>Besides, Transhipment handling in Vizag would help in savings of Forex outflow had it done at Colombo or Singapore.</td></tr>
<tr><td>(v).</td><td>(a). Form 2A does not show coastal traffic in the year 2013-14. However, income from coastal containers is indicated in from 2B for the same period. Indicate the correct position and suitably modify the cost statement.</td><td>The actuals of 2013-14 incorporated in the Form 2A and Form 2B indicates coastal containers handled.</td></tr>
<tr><td></td><td>(b). The VCTPL has not projected any coastal container traffic during the years 2014-15 to 2016-17. Confirm there will be no coastal container traffic during the current tariff cycle.</td><td>VCTPL has been rarely handling coastal vessels. The Transhipment containers handled are having one leg coastal which are captured in Transhipment category. We do not anticipate significant volume from coastal vessels in the absence of simplification of cabotage law for movement of inland containers between Indian Ports.</td></tr>
<tr><td>(vi).</td><td>The Minimum Guaranteed Throughput (MGT) indicated at Sl. No.III in Form 2A at 2,00,200 TEUs, 2,17,400 TEUs, 2,35,400 TEUs, 2,40,000 TEUs for the years 2011-12 to 2014-15 are found to be different from the MGT for the applicable period stipulated in the License Agreement presumably since the applicable period for which the MGT is stipulated in the LA is different from the Financial Year considered in the tariff revision. In view of the above, furnish the calculation of the</td><td>
<table>
<tr><th>Operational Year</th><th>MGT (in TEUs)</th><th>FY</th><th>MGT-FY</th></tr>
<tr><td>26th June'10 - 25th June'11</td><td>186,400</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>26th June'11 - 25th June'12</td><td>204,800</td><td>2011-12</td><td>200,200</td></tr>
<tr><td>26th June'12 - 25th June'13</td><td>221,600</td><td>2012-13</td><td>217,400</td></tr>
<tr><td>26th June'13 - 25th June'14</td><td>240,000</td><td>2013-14</td><td>235,400</td></tr>
</table>
</td></tr>
</table>

| | | |
|---|---|---|
| | MGT considered in the cost statement for each of the years and confirm it is in compliance with the relevant provisions in the LA. | <table><tr><td>26th June'14 - 25th June'15</td><td>240,000</td><td>2014-15</td><td>240,000</td></tr><tr><td>26th June'15 - 25th June'16</td><td>240,000</td><td>2015-16</td><td>240,000</td></tr><tr><td>26th June'16 - 25th June' 17</td><td>240,000</td><td>2016-17</td><td>240,000</td></tr></table><br>The Financial Year-MGT volume has been calculated based upon 3 months of previous Operational Year and 9 months of subsequent Operational Year. Therefore, the FY MGT considered in Form 2A are in compliance with the LA. |
| (3). | **Capacity** | |
| (i). | Indicate the exact period (month/ year) when the development of 6000 sq. mtrs. of existing area and additional land of 10000 sq. mtrs. taken over from the VPT is expected to be completed and would be made available to users for availing storage facility. | The 6000 Sqm area developed for workshop and dedicated parking area for RS & other equipments are under development stage and would be put to use in 2015-16.<br><br>The 7000 sqm area for container stacking have been put to use from October 2015. Another 8000 sqm would be developed during 2015-16. |
| (ii). | Furnish the basis of arriving at the ground slots of 2160 TEUs in the yard capacity calculation in the FY 2013-14. Also, indicate the total storage area and ground slots per container. | The total area for storage is 6 hectare. Total Ground Slots (TGS) considered per hectare is 360. |
| (iii). | Furnish the workings for increase in the ground slots from 2160 in the year FY 2013-14 to 2520 in the FY 2014-15 in terms of additional land area and the ground slots per container considered in the computation. | As per TAMP Guidelines the TGS calculated for:<br>(a). FY 2013-14 is 2160 i.e. 360 TEUs per hectare x 6 Hectare.<br><br>(b). FY 2014-15, considering additional area developed, the TGS is 2412 i.e. 360 TEUs per hectare x 6.7 Hectare.<br><br>(c). FY 2015-16, after development of remaining available area the TGS is 2520 i.e. 360 per hectare x 7 hectare. |
| (iv). | There is slight mismatch in the assessed capacity indicated in Form 2B Sr. No.IV at 2,48,500 TEUs in the year 2011-12, 354,000 TEUs in the each of years 2012-13 and 2013-14 and 4,13,000 TEUs in each of the years 2014-15 to 2016-16 vis-à-vis the optimal capacity assessed at Annex 3. The cost statement to be updated showing the correct capacity assessed by VCTPL. | The capacity calculated for the year 2011-12 is 2,48,500 TEUs which is minimum of the Quay Capacity (2,48,500 TEUs) and Yard capacity (3,54,000 TEUs). The Optimum capacity for 2014-15 and 2015-16 has been revised to 3,95,500 TEUs and 4,13,000 TEUs respectively, based on TAMP Guidelines.<br><br>VCTPL has also furnished capacity based on its actual TGS available yard-wise. The capacity works out to 3,52,197 TEUs vis-à-vis 3,95,500 TEUs as per TAMP Guidelines. |
| (4). | **Income Estimation** | |
| (i). | For reasons stated earlier, all the income estimates for the year 2013-14 should be updated with actuals. Consequently, estimates for the years 2014-15 and 2016-17 also to be modified by VCTPL, if necessary. | Actuals for FY 2013-14 has been updated and accordingly the income figures have been estimated for the subsequent years. |
| (ii). | Review the income estimation and modify it in view of our observation to review of the traffic estimation. | The Income estimation for the Year 2014-15 to 2016-17 has been modified based upon the actual of 2013-14 actuals. |
| (iii). | Explain the nature of income under 'Others' shown in Form 2B and list it out. Also, explain the reasons for estimating sudden drop in the other income during the years 2014-15 over the 2012-13 actuals and estimates/ actuals of the year 2013-14. Furnish a detailed working in respect of | The Income under "Others" includes all Reefer charges, Storage charges, Hatch Cover charges and other optional services income. The detailed break-up of the Income under this head is appended. The sudden drop in the other income is attributable to Income from NCVs. The Income is estimated for future years based on current trend during 2013-14. The detailed workings with basis of calculation are available in the "Revenue projection Sheet" of the |

| | | |
|---|---|---|
| | income from each of the items under this category along with the basis for such estimation. | "Revised cost statement" submitted. |
| (iv). | (a). During the last tariff revision, the income from Non-Container Vessels (NCV) under "other income" was estimated by VCTPL at `30 lakhs per annum. The income estimated from NCV was relied upon and accepted by the Authority in tariff determination in the last tariff Order subject to the condition that if any positive variation is found in actual vis-à-vis the estimated NCV income, such accrual will be set off fully in the next tariff review. As against the estimate of ₹ 30 lakhs per annum considered in the last tariff Order, the excel sheet "P&L Data" show that the actual income earned from NCV is ₹240 lakhs, ₹39.83 lakhs for the years 2011-12 and 2012-13 respectively and ₹5.69 lakhs is estimated for the year 2013-14. The aggregate of income from NCV earned by the VCTPL during the said period comes to ₹ 285.52 lakhs as against the aggregate of Rs. 90 lakhs estimated in the last tariff cycle for the corresponding period. Since there is positive variation the VCTPL may kindly note that the additional benefit accrued on this account will be fully set off in line with the decision taken in the last tariff Order. | The NCV Income cannot be estimated accurately as these are not regular in nature. The berth is provided as and when VPT needs and the Trade feels necessity to berth the NCVs provided VCTPL berths are free at that time. The total Income is captured in our cost statement for ROCE purpose. This may be allowed without treating it as a separate item in the Income stream. Any past surplus if arises this need to be adjusted to the extent of 50% in line with other Income stream (as per TAMP Guidelines 2005) and not 100% as in the previous Tariff Order. The reason for NCV income coming down is also due to reduction in congestion at VPT and hence lesser calls of NCVs. |
| | (b). Explain reasons for sudden reduction in the income from NCV during the years 2012-13 and 2013-14 over the actual income reported in the year 2011-12. | Reasons as explained above in point no.(a). |
| | (c). As stated earlier, income earned from this tariff item in the year 2013-14 should be updated with actuals in the cost statement. | NCV Income for 2013-14 is updated in the Revised cost statement. |
| | (d). Justify the basis for estimating reduced level of income from NCV at `5 lakhs for each of the years 2014-15 to 2016-17 in comparison to past actual income earned by the VCTPL. | As explained above the NCV Income is not a regular source of Income for VCTPL. The berth is provided as and when VPT needs and the Trade feels its necessity to berth the NCVs for shorter duration for lightening purpose due to draft restrictions in the inner Harbour of VPT or non-availability of berth in the Port. As per LA, VCTPL has to extend the berth to the VPT in case of its requirement.<br>VPT has been dredging the Inner Harbour for deeper draft which we feel would restrict calling of NCVs at VCTPL.<br>Accordingly, we expect the income under this head will be marginal. Therefore, we have estimated a nominal amount of ₹ 5,00,000 per annum in the coming years. |
| (v). | Confirm that the income estimated for the years 2014-15 to 2016-17 are based on the rates prescribed in the existing Scale of Rates of VCTPL. Confirm that the income estimates do not capture tariff reduction/ concession, if any, granted by VCTPL in | VCTPL confirms that the income estimates for the years 2014-15 to 2016-17 are based on the prescribed rate as per SOR. The 'Revenue projection sheet' in the revised Cost statement can be referred in this regard. |

| | | |
|---|---|---|
| | the years 2011-12 to 2013-14 on account of flexibility availability to BOT operators. | |
| (5). | **Operating Cost** | |
| (i). | In terms of clause 2.5.1. of the 2005 tariff guidelines, expenditure projection should be in line with traffic adjusted for price fluctuation with respect to the current movement of Wholesale Price Index (WPI) for all the commodities announced by the Government of India. The WPI for all the commodities for the tariff cases to be decided in the year 2014-15 decided by the Authority is 6% which has been communicated to all Major Port Trusts and BOT operators including VCTPL vide our letter No.TAMP/27/2005-Misc dated 23 July 2014. Hence, the annual escalation considered by the VCTPL in the cost estimation should be modified accordingly. | The Cost Statement has been revised considering the 6% WPI for the expenditure projections. |
| (ii). | Operating Direct Labour and Maintenance Labour:<br><br>Justify increase estimated in the average cost per direct labour and maintenance @ 10% per annum during the years 2014-15 to 2016-17 which is found to be higher than the annual admissible escalation factor of 6%. | The actual salary cost has gone up during the last three years of Tariff cycle and is between 15 to 20% p.a. There will be 10% to 15% hike in the salaries due to increments in line with industry standards. Since there are many port projects coming up in near future in close proximity to Vizag, VCTPL has to retain its trained workforce to achieve high productivity and safety standards. Hence the proposed annual escalation of nominal 10% is justified. By keeping the cost at 6% WPI, we will not be able to retain the trained workforce which in turn will affect the overall productivity of the terminal. |
| (iii). | Equipment running cost: | |
| | (a). **Power Cost**: | |
| | (i). Justify the consumption of power estimated at 17.21 units per TEU for the years 2014-15 to 2016-17 which is found to be very much higher in comparison to power consumption norm of 8 units per TEU in the 2008 guidelines (though these guidelines are not applicable to VCTPL). It is relevant to state here that in other Container Terminals operating in Major Port Trusts, the power consumption is found to be within the consumption norm prescribed in tariff guidelines of 2008. | The power consumption norm of 8 units per TEU is related to QC power consumption. In VCTPL the QC power consumption per TEU is 6 units.<br><br>The revised estimated power consumptions per TEU is about 18 units per TEU out of which 6 units per TEUs is towards QCs, 8 units per TEU is towards reefers and 4 units per TEU is towards High Mast and common area lighting.<br><br>Therefore, the Power consumption at VCTPL is well within the Tariff Guidelines. |
| | (ii). Justify 25% increase in the unit cost of power estimated in the year 2013-14. Also, justify further increase of 22% to 23% per annum estimated in the unit cost of power for the years 2014-15 to 2016-17. Furnish a copy of the electricity bill of last three months to justify the unit rate of power at ₹10.20 considered for the year 2014-15. | The Actual Power consumptions for 2013-14 have been updated in the Revised Cost Statement.<br>The variable power cost per unit has increased by 27% in 2013-14 (Rs.8.51 per unit) over 2012-13 (`6.71 per unit). The Variable Cost has increased by 25% in 2013-14 over 2012-13 (From ₹6.06 to ₹7.57) while estimating for 2014-15. The Power Bill of last 3 months has been furnished. The Power cost incurred during the last 7 months is furnished. The Variable cost per unit will tend to increase during summer. The Power Bill of March 2014 is furnished. Therefore, overall an increase of 15% has been assumed in the electricity cost per unit. Moreover, the APEPDCL Tariff revision is due for 2014-15. There is proposal by DISCOMs to the APERC to increase it by another 24% in the coming years. Considering the above, power cost has been escalated by 15% YoY per unit. |

| | | |
|---|---|---|
| | (b). **Fuel Cost**: | |
| | (i). Justify reasons for estimating 40% increase in the fuel cost from ₹47.79 per litre in the year 2012-13 to ₹67.06 per litre in the year 2013-14 and substantiate with copies of fuel bills for the said period. | After incorporating the actuals of 2013-14, the cost per litre works out to ₹63.25 which is 32% more than that of 2012-13 (₹47.79). The Copy of Fuel Bill is furnished along with the Fuel cost statement. |
| | (ii). Annual escalation of 20% in the fuel cost for the years 2014-15 to 2016-17 may also be justified. Also, furnish copies of latest three months bill. | The latest 3 months bills are furnished. However, based on previous year's actuals and the current Government policy to de-regulate the diesel, the fuel cost has been estimated by escalating by 10% YoY from FY 2014-15 to 2016-17. |
| | (c). **Repairs & Maintenance Cost**: | |
| | (i). Justify sudden increase of around 81% in the estimates of repair and maintenance cost in the year 2014-15 as compared to the actual/ estimated cost for the year 2012-13 and 2013-14. Also, justify 23% increase considered in the projections of repair and maintenance cost during the year 2015-16 over the estimates of the previous year. | The R&M expenses include Oil & Lubricants, Stores & Spares, consumables, workshop tools written off and Tyres & Tubes. These expenditures are regular in nature and have been inflated at 6% WPI YoY.<br><br>Apart from this as per previous TAMP Order (TAMP/10/2011-VCTPL) one time expenditure incurred in 2010-11 of ₹1.13 crores was amortized over a period of 4 years, upto 2013-14. Therefore, ₹28.25 lakhs per annum has been claimed as expenditure during 2011-12 to 2013-14.<br><br>For the new Assets proposed to be invested in 2014-15 to 2016-17, 2% of mechanical and 1% of civil assets have been assumed as R & M expenses.<br><br>VCTPL has to carry out major repairs for the old RTGCs (2 nos.) during 2014-15. Both RTG1 and RTG 2 being of very old and obsolete cranes, the control system and the engines could not be supported well due to non-availability of spares. Hence we have decided to refurbish both the engine/ alternator power pack and also the drive controls and the PLC. Therefore, ₹160 lakhs have been estimated for FY 2014-15. The Quotations are furnished. This would also give better salvage value at the time of replacement. Under Jetty structural Integrity Test and repairs is to be carried out during 2014-15. The Purchase Order copy is furnished.<br><br>Detailed calculations are appended. |
| | (ii). Update the cost statement with actual repairs and maintenance cost incurred by the VCTPL for the year 2013-14. The repairs and maintenance cost estimated for the years 2014-15 to 2016-17 may also be modified with reference to the actual repairs and maintenance cost incurred in the year 2013-14. | The actual R&M Expenses cost for 2013-14 and estimation for years 2014-15 to 2016-17 also has been modified in the Revised Cost Statement. |
| | (iii). Furnish detailed working of the estimated repairs and maintenance cost of equipments and electrical installations for all the years under consideration. | Detailed calculations are appended. |
| | (iv). The excel sheet "P&L Data" show steep increase in the repairs and maintenance cost of RMQC(2) and Reach stacker in the year 2014-15. Justify the steep increase in this estimated cost item for these equipment. | The cost estimated for RMQCs and Reach Stackers are as per actual + 6% WPI. It is revised now from the earlier proposal submitted. |

| | | |
|---|---|---|
| | (v). Confirm and show that one time major repairs and maintenance cost, if any, incurred during the past period 2011-12 to 2013-14 are not considered for the past period as well as while estimating this cost item for the years 2014-15 to 2016-17. | The cost incurred in earlier years is regular in nature. The details of one time expenditures estimated for 2014-15 onwards are furnished. |
| (iv). | Equipment Hire Charges:<br><br>Equipment hire charges include estimation of container movement charges outsourced by VCTPL for equipment hire charges. In this regard, the following points may be clarified: | |
| | (a). The VCTPL has stated that services relating to internal transportation has been outsourced at ₹310 and ₹340 for 20' and 40' container respectively and at ₹233 and ₹285 for a 20' and 40' transhipment container respectively. For the year 2015-16, annual escalation @ 15% in the unit rate is estimated. Furnish a copy of the outsourcing contract to justify the unit rate adopted for estimating this cost item. Indicate the validity period of the contract. Also, confirm whether the relevant service provider(s) were engaged following a competitive bidding process and arm's length relationship for such transaction is maintained which should be supported with necessary documents. | The existing contract is valid upto 30 November 2014 and the cost is ₹310 and ₹340 for 20' and 40' container respectively and at ₹233 and ₹285 for a 20' and 40' transhipment container respectively.<br><br>The cost has been escalated by 6% WPI YoY from 2015-16 to 2016-17.<br><br>VCTPL invites for competitive bidding from prospective vendors and considering both technical and financial parameters the contract is awarded.<br><br>A copy of the contract relating to internal transportation of containers is furnished for the references.<br><br>Subsequenlty, the VCTPL vide its email dated 27 January 2015 has stated that the old contract with Srinivasa Transport was valid till 30 November 2014 and the negotiations started for a new contract in the month of June, 2014. The prices have been re-negotiated with the contractor on account of increasing volumes. In order to leverage this trend and to reduce operating costs, the prices have been now fixed at ₹220 per TEU instead of paying earlier on per container (i.e. separate rates for 20' and 40') basis. Though the new contract was finalized and signed on 17 November 2014, it is effective from 1 July 2014 (i.e. commensurate with the starting date of negotiation and to coincide with the beginning of new Operational year). The same is attached in VCTPL email dated 27 January 2015. |
| | (b). Hire charge of equipment in excel sheet "P&L" data shows steep increase from actual expense reported at ₹95.12 lakhs in the year 2012-13 to ₹347.00 lakhs in the year 2014-15 which is further escalated by 7% per annum for the subsequent two years 2015-16 and 2016-17. Justify the reasons for steep increase in the hire charges for equipment in the year 2014-15 vis-à-vis 2012-13 actuals and furnish a copy of valid hiring contract to justify the estimates. | The Hire charges have been revised in the "Revised cost Statement". The cost is revised to ₹150.80 lakhs in 2014-15, ₹203.61 lakhs in 2015-16 and ₹203.95 lakhs in 2016-17.<br><br>The Hiring cost includes normal equipment hire for yard repair and other house keeping purpose which has been projected at ₹5 lakhs per annum escalating 6% WPI YoY.<br><br>The other hiring cost includes 3 reach stackers on hire @ Rs.3 lakhs per equipment per month till October 2014 as per the contract. The hire charges are going to be revised to Rs.5.5 lakh per equipment per month w.e.f. November 14. The relevant document will be provided at the appropriate time. |

<table>
<tr><td></td><td>(c). (i). The VCTPL in page 58 of the proposal has stated that it proposes to hire 3 number of reach stackers from the year 2014-15 to supplement faster turnaround of vessels. Justify the basis for proposing to hire 3 reach stackers and establish with detailed working that the 3 reach stackers will be utilised throughout the years 2014-15 to 2016-17. Also furnish a copy of the relevant hiring contract entered by VCTPL for hire of 3 reach stackers to substantiate the estimate and annual escalation considered by the VCTPL. Also, indicate the validity of the contract.<br><br>(ii). Clarify whether hiring of 3 additional reach stackers is permissible under relevant clause of License Agreement entered by VCTPL with VPT.</td><td>(i). VCTPL initially had the following equipment for performing yard side operations –<br>1. RTGC - 6 Nos.<br>2. Reach Stackers – 2 no. x 45 MT for handling laden containers.<br>3. Reach Stackers – 2 no. x 10 MT for handling empty containers.<br><br>As a general norm, for every Quay Crane deployed 2 nos. yard equipment needs to be deployed for ship side operation. Accordingly for the 4 quay cranes in operations, 8 nos. of yard equipment is required. Besides for receipt and delivery of containers by rail and road another 4 nos. of yard equipment would be required. This is other than the reach stackers required for handling empty containers.<br><br>Considering the above, 12 nos. yard equipment are required to be deployed for smooth and efficient operations in the terminal. VCTPL had only 8 nos. yard equipment and it was necessary to have additional second hand reach stackers to augment the current yard equipments. Besides, the existing two reach stackers are also quite old (10 years) and need to be complemented.<br><br>Besides, VCTPL has the additional yard developed for stacking of empty containers, handling of Hazardous and OOG containers. The yard does not have any RTGCs at present and therefore these additional equipments have been hired.<br><br>The copy of Hiring contract is furnished.<br>(ii). As per LA with VPT, the Reach stackers to be deployed have been suggested as per requirement. The throughput level as per LA is 2,40,000 TEUs by 11th year of operation. VCTPL have been handling much more than LA requirement. Therefore, as explained above, to augment its current infrastructure and faster turnaround of vessel, truck and rail movements, VCTPL has hired the 3 Reach stackers.</td></tr>
<tr><td></td><td>(d). Confirm whether the relevant service provider(s) engaged for hire of various equipment is after following a competitive bidding process and arm's length relationship is maintained for such transaction which should be supported with necessary documents.</td><td>The hiring cost of the reach stackers are as per competitive price prevailing in the market. A copy of market quote is furnished.</td></tr>
<tr><td>(v).</td><td><u>Lease rental</u>:</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>(a). The Annual Accounts of the VCTPL reports rent including lease rent payment at ₹103.50 lakhs and ₹100.38 lakhs in the years 2011-12 and 2012-13 respectively. This does not match with the lease rent of ₹84.96 lakhs and ₹92.73 lakhs in the years 2011-12 and 2012-13 considered in the cost statement. Reconcile the difference.</td><td>The Rent amount shown in the Annual Report includes lease rent to the Port, transit house rents and porta cabin rent. The detailed break-up year wise are:
<table>
<tr><th>Particulars</th><th>2011-12</th><th>2012-13</th><th>2013-14</th></tr>
<tr><td>Land Lease -Vpt</td><td>84.96</td><td>92.73</td><td>88.07</td></tr>
<tr><td>Rent- Transit Houses</td><td>6.54</td><td>7.66</td><td>12.98</td></tr>
<tr><td>Rent- Porta Cabins</td><td>12.00</td><td>-</td><td>-</td></tr>
<tr><td>Total</td><td>103.50</td><td>100.38</td><td>101.05</td></tr>
</table></td></tr>
<tr><td></td><td>(b). As stated earlier, the lease rent estimated for the year 2013-14 should be</td><td>Actual lease rent paid during 2013-14 has been updated in the Revised Cost statement.</td></tr>
</table>

| | | |
|---|---|---|
| | updated with actual lease rent paid to VPT in the said year. | |
| | (c). The lease rent for the years 2014-15 to 2016-17 is estimated at ₹85.90 lakhs for each of these years. Explain the reasons for reduction in the lease rent estimated in these years in comparison to the actual lease rent of ₹92.73 lakhs reportedly paid to VPT in the year 2012-13. | During the year 2012-13 the lease rent paid to VPT includes lease rent towards pre-gate facilities (16878 sqm), ONGC yard (15000 sqm). For the years 2014-15 to 2016-17 rent is estimated on the actual area under lease (164,000 sqm + 15,000 sqm) at the existing rate as per VPT Scale of Rates. |
| | (d). It may be confirmed whether the impact of taking over of additional 15000 sq. mtrs. land has been considered in the estimates for the years 2014-15 to 2016-17. | Yes, it has been considered in the years 2014-15 to 2016-17. It is further to mention here that VPT is in the process of enhancing the lease rent in the coming years for which the land valuation is being carried out by them. Therefore, in case of any enhancement, VCTPL shall approach the TAMP, to factor it in its tariff if it takes place during the current tariff cycle. |
| | (e). Confirm the lease rent estimated by the VCTPL for the years 2014-15 to 2016-17 is as per the provisions in the License Agreement entered by it with the VPT. | Yes, as per LA the lease rent need to be paid to VPT as per existing Scale of Rates notified by TAMP. |
| (vi). | Insurance:<br>Furnish a copy of the insurance cover taken by the VCTPL for the years 2013-14 and 2014-15 to substantiate the estimates of insurance premium cost. | The insurance premium has been estimated on previous year's actual plus 1% of additional capex. The insurance cover note of 2013-14 is attached (Port Package policy). The cover note for 2014-15 is yet to be received. |
| (vii). | Other expenses: | |
| | (a). The Other Expenses estimated by the VCTPL comprise of cost towards hire of manpower, tally charges, lashing/ unlashing expenses, reefer monitoring, security expenses, testing, VPT Rail charges, water charges etc. In this regard please clarify the following:<br>(i). The unit rate for estimating lashing/ unlashing expense and reefer monitoring at ₹61/- per container and ₹46/- per shift of 8 hours in the year 2014-15 should be substantiated with a copy each of the valid contract giving reference to the relevant clause in the contract. Also, confirm the contract is entered following the competitive bidding process and arm's length relationship of the transaction is maintained.<br>(ii). The basis for estimating increase in the unit rate for tally expenses from Rs.10,000 per person in the year 2012-13 and 2013-14 to Rs.11000/- in the year 2014-15 should be justified and substantiated with necessary documents.<br>(iii). Justify the nature of expense considered under the VPT railway charges at ₹12.29 lakhs in the year 2011-12. Justify steep increase estimated in this cost element at ₹.24 lakhs in the year 2014-15 in | (i). The existing contracts for lashing unlashing, reefer monitoring has expired. Fresh contracts have been signed with the new vendors after following competitive bidding process. The relevant cost impacts have been modified in the revised cost statement. The contract copies are furnished for (Lashing & Unlashing), (Reefer monitoring).<br>(ii). The existing contracts for Tally Expenses have expired. Fresh contracts have been signed with the new vendors after following competitive bidding process. The relevant cost impact has been modified in the revised cost statement. The contract copy is furnished.<br>(iii). VPT has been charging Staff deployment charges for the rail services irrespective of whether trains comes to VCTPL or not. The actuals expenses incurred for 2013-14 has been updated. The average cost per month is about ₹2 lakhs based upon the enhancement of CTC of their staff and therefore the estimation has been made accordingly. |

| | | |
|---|---|---|
| | comparison to 2012-13 actuals. As stated earlier, the actual expense, if any, incurred in the 2013-14 may be updated in the cost statement instead of estimated figures. | |
| | (b). The VCTPL has reported to have included expenses like lashing/ unlashing, tally charges, reefer monitoring, hire of manpower etc. under this head of expenditure. Furnish detailed workings in respect of the items of expenditure considered under this head. | The detailed workings are furnished. |
| (viii). | Technical Service Fee: | |
| | (a). As stated earlier, the TSF for the first contract period should be considered at the amortised value of ₹15.70 lakhs per annum as assessed in the last tariff Order of October 2011. | The Technical Service Fee (TSF) pertaining to the first agreement between VCTPL and DP World FZE, from the years 2014-15 to 2016-17 has been revised to ₹15.70 lakhs per annum in the cost statement. As mentioned in the earlier para B (1) (iv) above, the Assessment orders for earlier years have been received allowing it as an item of expenditure. Therefore, VCTPL hereby request the Authority to amortize the remaining amount of ₹282.51 lakh in the next 3 years i.e. 2014-15 to 2016-17 tariff cycle instead of the remaining BOT period. |
| | (b). As regards the second contract for Technical Service entered by the VCTPL, furnish the relevant document sought in our queries at 1(iii)(b) above. Subject to fulfilment of furnishing the documents sought therein, furnish detailed calculation with reference to amortisation of technical service fee considered by the VCTPL in the cost statement with reference to this second contract. | The TSF pertaining to the first agreement between VCTPL and DP World FZE, have been allowed as an item of expenditure w.e.f. FY 2003-04 onwards upto FY 2008-09. The Assessment Orders for AY 2004-05 to 2009-10 (revised) are furnished.<br><br>During IT Assessment for AY 2010-11, the CIT (A) allowed the Technical Service Fee to be allowed as an item of expenditure in the relevant financial year from AY 2004-05 to 2009-10. It also allowed the relevant expenditure for AY 2010-11 in its Order. The relevant Order is furnished.<br><br>Since the first contract of Technical Fee has already been allowed, the second contract also will be allowed as item of expenditure as the terms and conditions are same in both and the transactions is at Arm's length. The Assessment Order for AY 2010-11 and 2011-12 are furnished. Assessment Orders for AY 2012-13 and 2013-14 are still to be received.<br><br>The relevant Auditor's certificates vide Form 3CEB u/s 92E of Income Tax Act' 1961 are furnished for AY 2010-11, 2011-12, 2012-13 and 2013-14.<br><br>Since the first contract has been allowed as an item of expenditure in the relevant financial year, we request the Authority to allow it to expend it out in full in the same financial year instead of amortizing it for the remaining period of the BOT period.<br>Detailed calculation with reference to amortization of technical service fee with reference to both first and second contract is furnished. |
| (ix). | Management and General Overhead: | |
| | (a). The excel sheet "P&L data" shows steep increase in Administrative expenses from ₹285.50 lakhs in the year 2012-13 actuals to ₹1837.70 lakhs in the estimates | The actual Administrative Expenditure for FY 2013-14 has been updated. The actual expenditure of ₹1334.33 lakh includes Forex loss of ₹994.34 lakhs. The estimation for 2014-15 to 2016-17 has been done by considering actual of 2013-14 plus 6% WPI YoY |

| | | |
|---|---|---|
| | for the year 2013-14 i.e. 545%. Justify such steep increase estimated in the administrative expenses in the year 2013-14. As stated earlier, the estimates should be updated with 2013-14 actuals. | excluding the Forex loss. |
| | (b). The items of expenditure considered in Administrative expenses may be listed out with value for each item. | The items of expenditure considered in Administrative expenses have been listed out. |
| (x). | Depreciation: | |
| | (a). As per clause 2.7.1. of the tariff guidelines, the depreciation has to be computed based on the straight line method with life norms adopted as per Companies Act or based on life norms prescribed in the concessional agreement whichever is higher. Confirm whether the computation of depreciation is as per this tariff guideline provision. | The Depreciation has been calculated based on straight line method with life norms adopted as per Companies Act. |
| | (b). The Companies Act, 2013 has been announced by the Ministry of Corporate Affairs. Confirm whether the depreciation rate considered by VCTPL is based on the provisions of Companies Act 2013. If so, then details of arriving at the depreciation rate based on the useful life of assets prescribed in the Companies Act 2013 may be indicated giving reference to the relevant provision in the said Act. | The depreciation rate adopted year-wise are as follows:<br><br>(i). Lease Hold land improvement … 3.34% p.a.<br>(ii). Building … 3.34% p.a.<br>(iii). Plant & Machinery … 10.34% p.a.<br>(iv). Office Equipment … 33.33% p.a.<br>(v). Computers … 33.33% p.a.<br>(vi). Furnitures & Fixtures … 6.33% p.a.<br>(vii). Vehicles … 9.50% p.a.<br>(viii). Softwares … 33.33% p.a.<br><br>The depreciation rate has been adopted based on Companies Act, 1956. The company is in the process of identification of major components in its plant & machineries and estimate the useful life. Since there are no guide lines yet from the MCA on the methodology to be adopted for this, it takes time to switch over the depreciation as per Companies Act, 2013. |
| (6). | **Finance & Miscellaneous Income (FMI)**: | |
| (i). | Explain reasons for sudden increase reported in Finance & Miscellaneous Income (FMI) from ₹26.26 lakhs in the year 2011-12 to ₹93.92 lakhs in the year 2012-13 which in terms of percentage works out to 258%. | The FMI for 2012-13 includes Forex gain of ₹72.25 lakhs. |
| (ii). | Explain the basis for estimating FMI at uniform level of ₹25 lakhs in each of the years 2014-15 to 2016-17. | The FMI includes sale of scrap, Entry pass, penal interest etc. which are very nominal in nature and hence ₹25 lakhs per annum have been estimated year wise lump sum. |
| (7). | **Finance & Miscellaneous Expenses (FME)**: | |
| (i). | From the excel sheet "P&L Data", it is seen that the expenses relating to 'Contribution to Provident Fund' under the head of Finance and Miscellaneous Expenses (FME) shows steep increase of 75% in the estimates of the year 2013-14 as against actuals of previous year. Justify the steep increase. | The actual expenses related to 'Contribution to Provident Fund' have been incorporated in the revised cost statement. The increase during 2013-14 is due to revision of pay structures of employees as per the company policy and hence more PF based salary then earlier. |
| (ii). | Foreign exchange loss of ₹33.07 lakhs is estimated in the year 2016-17 under the | This has been removed from the revised cost statement. |

| | | |
|---|---|---|
| | head FME. Explain the circumstances and nature of the exchange loss considered by the VCTPL along with working for the estimate. | |
| (8). | **Capital Employed**: | |
| (i). | The values of gross fixed assets, depreciation, net fixed asset value for the years 2011-12 and 2012-13 furnished in Form 4A of the cost statement do not match with the gross assets value, depreciation and net asset value reported in Annual Accounts of the respective years. The difference should be reconciled. | The detailed reconciliation of Gross Fixed Assets, Depreciation and Net Block is furnished. |
| (ii). | Since the year 2013-14 is over the additions proposed to the gross block, depreciation and other related items should be updated with actuals. Also, reconcile these figures with the figures reported in the Audited Annual Accounts. | The actual additions, depreciation and other related items have been updated in the Revised Cost statement. The figures have also been reconciled as stated above. |
| (iii). | The additions to the Gross block estimated at ₹11.39 crores, ₹8.45 crores and ₹5.70 crores in the years 2014-15 to 2016-17 respectively should be substantiated with copies of work orders issued/ budgetary quotations, evidence of advance payments made, etc. The present status of each of the additions proposed to the gross block in the years 2014-15 to 2016-17 may be furnished indicating the expected date of commissioning of these additions. | The present status of additions to gross block from Year 2014-15 to 2016-17 has been furnished. The majority of the capex values have been planned based on quotations. However, some of the civil assets will be developed in house and therefore estimate has been provided for the same. The detailed Revised Capex for Civil, Plant & Machinery, Computer, Office equipment, Furniture & Fixtures are furnished. A summary of the same is brought out in the subsequent paragraph. |
| (iv). | (a). The VCTPL has estimated addition to Plant and Machinery to the tune of ₹2.52 crores in the year 2013-14 and ₹4.13 crores in the year 2014-15 on the ground that part of it is towards regular course of business for up keeping the existing assets in a good condition. It is assumed that the benefit of the proposed capex is likely to continue beyond current tariff cycle. Confirm the assumption made in this regard. | The actual P & M Expenditure incurred in 2013-14 is ₹3.11 crores which has been capitalized and depreciation has been calculated @ 10.34% as per SLM according to the Companies Act, 1956. The capex plan for 2014-15 has also been assumed in the same line. |
| | (b). Since half of the year 2014-15 is already over, the VCTPL to indicate the actual capex incurred by VCTPL on each of the additions to the gross block proposed by it and substantiate it with documentary evidence. | The actual capex estimated and incurred as of September 2014 has been furnished.<br>[From the details furnished by VCTPL, it is seen that of the additions to gross block estimated at ₹1243.95 in the year 2014-15, VCTPL has incurred capex of ₹317.44 lakhs as on the date of its reply of 3 November 2014.] |
| | (c). The VCTPL has proposed capex of ₹1.16 crores, ₹5.28 crores and ₹2.01 crores in phase-wise development of existing 6000 sq. mtrs. of area and additional 15,000 sq. mtrs. of land taken over from the VPT. In this regard, the following points may be clarified:<br>(i). Indicate the capex incurred by VCTPL on this item in the years 2013-14 | (i). The capex incurred till 2013-14 is ₹188.85 lakhs which is lying in CWIP and not capitalized in books of accounts. The capex |

| | | |
|---|---|---|
| | and 2014-15 (till 30 September).<br><br>(ii). Confirm that the capex proposed for development of additional 15,000 sq. mtrs. of land taken over from VPT pertains to this project only. Certify that it does not include any capex relating to the new Container Terminal (extension) project awarded to VCTPL.<br><br>(iii). The ground slots considered in the optimal yard capacity calculation show increase in ground slots from 2160 TEUs in the FY 2013-14 to 2520 TEUs in the FY 2014-15. It does not seem to capture the effect of increase in the yard capacity on account of phase-wise development of yard proposed by VCTPL. The VCTPL to review the yard capacity calculation in the light of the above observation. | incurred from till September 30, 2014 during 2014-15 is ₹102.58 lakhs which is also in CWIP not capitalized till September 14. These CWIP of ₹291.43 lakhs will be capitalized during October 2014.<br><br>(ii). The additional 15,000 sq. mtrs. of land taken from VPT is for VCTPL–I project only and not for the container terminal extension project (VCT-II).<br><br>(iii). As per TAMP Guidelines, the TGS calculated for:<br>(a). FY 2013-14 is 2160 i.e. 360 TEUs per hectare x 6 Hectare.<br><br>(b). FY 2014-15, considering additional area developed, the TGS is 2412 i.e. 360 TEUs per hectare x 6.7 Hectare.<br><br>(c). FY 2015-16, after development of remaining available area the TGS is 2520 i.e. 360 per hectare x 7 hectare.<br><br>The capacity calculated for the year 2011-12 is 2,48,500 TEUs which is minimum of the Quay Capacity (2,48,500 TEUs) and Yard capacity (3,54,000 TEUs). The Optimum capacity for 2014-15 and 2015-16 has been revised to 3,95,500 TEUs and 4,13,000 TEUs respectively, based on TAMP Guidelines.<br><br>VCTPL has also calculated its capacity based on its actual TGS available yard-wise. The capacity calculation in both methods works out to be more or less same. |
| (v). | The VCTPL in Form 4B has in a general way stated that various additions proposed to the gross block is to improve the overall efficiency, to increase the storage capacity to meet the increased traffic, etc. The VCTPL to quantify the effect of each of the investments in terms of addition to the capacity, additional traffic/business, reduction in unit operating cost or any improvement in the operational efficiency with reference to the investments proposed during the years 2014-15 to 2016-17. | The investment in yard development resulting in additional annual capacity of 49,000 TEUs. The other capex have been proposed to keep the existing assets in good condition for achieving the overall productivity standard envisaged in the LA. |
| (vi). | It may be confirmed that the entire expenditure in each of the years will be capitalised in the books of accounts and also that assets worth equal amount will be physically available for operation in the very same year. In this connection it may be borne in mind that capital work in progress is not counted towards capital employed for the purpose of allowing return. | The CWIP in the books are not capitalized and only the assets put to use are only capitalized in the books of accounts. |
| (vii). | Confirm that depreciation, insurance and repairs and maintenance cost on the additions to the gross block in the years 2014-15 to 2016-17 are estimated proportionately from the expected date of commissioning. | The depreciation, insurance and R&M expenditures are estimated based on expected capitalization date. |
| (9). | **Working Capital**: | |
| (i). | Clause 2.9.9 of the tariff guidelines stipulates norms for estimating sundry | The relevant clause of the Guideline is not relevant for VCTPL. The estimation of Sundry debtors by VCTPL has been done based |

| | | |
|---|---|---|
| | debtors at two months' Estate income & Railway Terminal charges for estimating the working capital. The estimation of Sundry debtors by VCTPL at one month's total revenue is not in accordance with the norms prescribed in the guidelines. | on trends. Therefore, for one months' total revenue may please be considered for the working capital estimation. |
| (ii). | The consumption of stores and spares reported in Annual Accounts is ₹130.83 lakhs and ₹174.18 lakhs for the years 2011-12 and 2012-13. However the actual inventory consumption shown in the Form 4A at Sl. No.(VII) does not match with the figures reported in the Annual Accounts. The VCTPL to reconcile the difference. | The Inventory consumptions shown in Annual Accounts include Fuel cost. However it has been excluded in the Form 4A. Detailed reconciliation is furnished. |
| (iii). | Form 4A shows that the actual inventory figures shown in the years 2011-12 to 2013-14 are considered as inventory allowable as per norms. The VCTPL to arrive at the inventory (excluding fuel and customized spares) allowable as per the norms prescribed in clause 2.9.9 of the 2005 guidelines. | Please refer above. |
| (iv). | Current liabilities considered by the VCTPL at 15 days expense relating to equipment running cost, equipment hire cost, management and administrative overheads and other expenses is not in line with the approach followed in other tariff cases. The current liabilities as reported in the Annual Accounts may be considered for the past period. Consequently, the estimates for the years 2014-15 to 2016-17 should also be modified based on the 2013-14 actuals. | The current liabilities reported in the Annual Accounts includes loan repayable on demand, interest accrued statutory liabilities etc. have been excluded to arrive at current liabilities in relation to the Operating Cost. The details are enclosed for 2011-12 to 2013-14. For 2014-15 to 2016-17, in proportion to the operating cost, the current liabilities for 15 days has been projected accordingly in the Form 4A. |
| (v). | **Form 6 - Analysis of efficiency gain improvement**.<br><br>The basis of cost savings furnished in serial no-2 in Form 6 and efficiency gain of ₹6.74 lakhs, ₹45.53 lakhs and ₹18.07 lakhs claimed by VCTPL in the years 2011-12, 2012-13 and 2013-14 respectively, and estimated ₹23.45 lakhs in the years 2014-15 to 2016-17, is not clear. The variable cost per unit of electricity and diesel for the year 2014-15 to 2016-17 shows increase beyond the allowable escalation. The details furnished by VCTPL in this form do not establish reduction in variable cost for the year 2014-15 to 2016-17. The VCTPL to furnish the working of efficiency gain following the approach followed in the **Annex-I** attached to the last tariff Order and establish that reduction in unit rate is achieved due to efficiency. For this purpose the VCTPL may compare the relevant cost items during the period 2011-12 to 2013-14 | The efficiency gain from 2011-12 to 2013-14 has been revised as per previous TAMP Order and furnished. |

| | | |
|---|---|---|
| | covered by the last tariff Order with the corresponding items of actual variable cost incurred during the previous tariff cycle and conclusively establish that the savings, if any achieved, in the per ton cost is due to improvement in productivity/ efficiency. | |
| **C.** | **SCALE OF RATES** | |
| (1). | **Schedule 2 General**:<br><br>The penal rate of interest prescribed under Note (iii) (b). may be updated if needed with the prevailing Prime Lending Rate of State Bank of India plus 2% as per the provisions in the tariff guidelines. | The latest revised PLR of SBI is 14.75%. Therefore, the penal interest rate prescribed in Note (iii) (b) has been updated to 16.75% p.a. |
| (2). | Schedule 1.2. – Handling of Transshipment container: | |
| (i). | Explain the reasons for proposing reduction in the handling charge for transhipment containers by 15.17% when the tariff for other items is proposed to be increased by 22.90%. | As explained in earlier para, the current T/s rate is about USD 71 at VCTPL. The rate prevailing here is higher than the nearest ports of Singapore and Colombo. VCTPL has a natural draft of 16 meters which is the deepest amongst the major ports in the country and along with the locational advantage being in the Centre of east coast of India, Government of India has declared Vizag as a container transhipment port in the east coast as per National Maritime Development Programme (NMDP). To compete with the foreign ports mentioned above and attract more transhipment traffic to Vizag, we propose to reduce the transhipment rate from the current tariff level to ₹3,720/- (US $60/-) for a 20' container and ₹5,580/- (US $90/) for a 40' container. The cost would go down further after 40% reduction in one leg of the Transhipment containers. The additional Traffic would be initially for 20000-22000 TEUs and the entire annualized 80000-90000 TEUs can be also be retained by the port and attract the main line vessels.<br><br>The reduction in Transhipment tariff would attract large parcel size vessels, attract new Main line vessels/ service as local cargo may not increase drastically and it is the Transhipment cargo which would grow in coming years at Vizag. This would lead to a healthy competition and induce reduction in Freight rates for other categories of containers. Automatically, the entire trade would get benefit out of this incentive.<br>Keeping in mind the neighboring port competition, VCTPL wants to attract this category of containers by reduction in its tariff and therefore, it has kept it share of 80000-90000 TEUs per annum in its estimate. |
| (ii). | With reference to the point made by the VCTPL that proposed reduction in tariff is to attract cargo indicate additional traffic expected to be handled in view of reduction proposed in the tariff for transhipment container. Furnish revenue implications of the proposed reduction with detailed workings. | As explained above the existing transhipment volume can be retained by the terminal if the tariff is discounted, otherwise the gradually the VCTPL may lose out the T/s volume to its competitors. The negative impact on revenue would be ₹11.37 crores, ₹11.99 crores, ₹12.61 crores in FY 2014-15, 2015-16 and 2016-17 respectively as stated in the cost statement. |
| (3). | Explain reasons for proposing a lower level of tariff increase i.e. 5.17% for Sl. No.16 (Charges for providing gangway under Schedule 1.9. Additional charges) as against across the board increase of 22.90% sought in other tariff items. | As per earlier proposal there is no proposal to increase the tariff for Charges for providing gangway under Schedule 1.9. Additional charges @ 5.17%. It was proposed at the same level at 22.90%. However, after incorporating actuals of 2013-14, the Cost statement has been revised and accordingly, this tariff item has been proposed at the same rate as in the case of other tariff items. |

| | | |
|---|---|---|
| (4). | Schedule 2.4. - Charges for use of terminal facilities by vessels (NCV):<br>Explain the reasons for proposing different percentage increase for different vessel size i.e. 20% increase for vessels of 10,001 to 30,000 GRT and 25% increase for vessels above 25,000 GRT as against 22.90% increase sought in other tariff items. | There was no proposal to increase at different rate for different size of bulk vessel. The overall increase is at the same rate proposed in the revised cost statement. |

6. A joint hearing in this case was held on 7 October 2014 at the VPT premises. The VCTPL made a brief presentation of its proposal. At the joint hearing, the VCTPL, VPT and the concerned users/ organisation bodies have made their submissions.

7.1. Keeping in view the development that has taken place in the past 6 months, and post completion of the previous tariff cycle i.e. end of FY 2013-14, the VCTPL vide its letter dated 3 November, 2014 has communicated the few changes made in the capital expenditure estimation, which are summarised below:

**(A) Civil Assets:**

(i) Rock Bund:

Year 2014-15

The rock bund structure both on the eastern end and near the CCR end need to be re-formed to make them more effective to take the wave attacks, otherwise, the sea water may enter inside and damage the yard. The estimated Capital Expenditure during 2014-15 is ₹36 lakh.

(ii) Relaying of Container Yard (4000 sqm):

The container yard (4000 sqm) in the terminal is not strengthened to stack laden containers and heavy equipment movement. This area has been primarily used to stack empty containers with reduced equipment movement over there. It is now required to strengthen the above said area to take load of equipment movement considering deployment of RTGCs for operation. Therefore an additional capital expenditure of ₹180 lakh has been estimated during 2014-15.

**(B) Plant & Machinery:**

Year 2015-16

(i) Major up-gradation of RMQC-1 & RMQC-2:

The existing 2 old RMQCs are 30 years old. It needs to be upgraded because of non-availability of spares. It is planned to replace the existing obsolete items with latest item like Digital Drive, Programmable Logic Controller (PLC), Absolute Encoders, sensors, operator cabin, control panel, new joy stick, Load cell system and Remotely accessible Crane Management system (RCMS). Since immediate replacement of the asset is not possible, it is planned to upgrade at a cost of ₹539 lakh for both QCs. Though the work is schedule to commence during the year 2014-15, we propose to capitalize it by 2015-16. This would also give a better salvage value at the time of replacement with the new RMQC.

(ii) Installation of Solar Plant 200KW:

Towards achieving our environmental goals, propose to get a portion of our total load connected to the on grid solar system which will help us in improving the carbon foot print. This will also ensure reduction in conventional energy cost.

(iii) CPIS and DGPS for the RTGCs (6 Nos.):

Considering the very narrow space available between the adjacent RTG tracks, manual steering of RTGs poses high risk on collision of the RTGs and their subsequent structural damages. To avoid this, satellite based DGPS (Differential Global Positioning System) is planned to be implemented in all the 6 RTGs which will help the RTGs to auto steer and the same DGPS will be used to implement the Container Position indication System (CPIS) to get the position of each container updated into TOS.

The estimated Capital expenditure is ₹75 lakh per RTG to be incurred in 2015-16.

(iv) Reefer Platform with Mobile Points:

The reefer traffic through VCTPL has been constantly on the rise. Details of the reefer container volumes handled in VCTPL during the last 3 years are as shown below:

| **Year** | **TEUs** | **Variation** |
|---|---|---|
| 2011-12 | 7,189 | |
| 2012-13 | 9,443 | 31% |
| 2013-14 | 12,401 | 31% |

With the surge in reefer traffic, the inventories inside the terminal on particular days have increased requiring additional plug points. Temporary arrangements with mobile plugs were arranged in such situations and in long run it may not suffice. It is proposed to have additional reefer plug points (108 Nos.) with platform type set up for monitoring the reefer containers. The capital expenditure of ₹183.60 lakh has been estimated during 2015-16.

(v) Replacement of Reach Stackers:

VCTPL has 2 laden and 2 Empty Reach Stackers which are more than 11 years old. To improve the yard efficiency and better stacking option, it is proposed to replace with new ones during 2015-16. The cost of the new Reach stackers have been estimated at ₹293 lakh each after considering scrap value of the old Reach stackers.

(vi) Replacement of RTGCs:

Year 2016-17

VCTPL has 2 old RTGCs which are of 22 to 24 years old:

| **Sr. No.** | **Make** | **Capacity** | **Year of Manufacture** |
|---|---|---|---|
| 1 | IHI | 30.5 MT | 1990 |
| 2 | Mitsui- Paceo | 40.6 MT | 1992 |

With the increase in traffic, the work load on these equipments have increased and resulted in frequent breakdown which is affecting the operational activities. It may be noted that as these cranes are more than 22 years old, there is a difficulty in getting critical spares for running these equipment efficiently. Hence it is proposed to replace these 02 No. of old RTGCs with the 2 new ones during the period 2016-17.

In addition VCTPL intends to purchase 2 more new RTGC during 2016-17. VCTPL requires 12 Yard equipments for efficient handling at the yard side. The replacement is planned during 2016-17 when the extension of the terminal takes place. This is done to get a better deal in equipment procurement from the crane manufactures along with that procured for the new container terminal.

(vii) Replacement of old RMQCs:

Year 2016-17 and 2017-18

VCTPL has 2 old quay cranes deployed for operation since inception in 2003. Details of these cranes are as below:

| Sr. No. | Make | Capacity | Year of Manufacture |
|---|---|---|---|
| 1 | NKK | 35. MT | 1987 |
| 2 | MITSUBISHI | 35.6 MT | 1984 |

As can be seen these cranes are more than 30 years old and are unable to handle large size vessels. These limitations often affect the overall operational performance on the vessel. It is, therefore, planned to replace one RMQC in 2016-17 and another one in 2017-18 (if required) with modern Quay crane which is capable of handling large container vessels, thereby maintaining present productivity levels. VCTPL has 02 quay cranes deployed for operation during 2012 and with the replacement of 02 old quay cranes with 2 new cranes, will have 4 No. of quay cranes for vessel operation by FY 2017-18.

The replacement is planned during 2016-17 and 2017-18 when the extension of the terminal takes place. This replacement also ensures a better deal in equipment procurement from the crane manufactures at the time when VCTPL has to procure new equipments for the new project.

**(C) Information & Technology:**

Year 2016-17

Terminal Automation System: The main purpose of Terminal Automation System is to enhance and upgrade the existing system by increasing its efficiency and effectiveness. The software improves the working methods by replacing the existing manual system with the automated gate operation system.

Features of the Gate Automation System include:

- Real time truck identification, access control and location tracking
- Container identification
- Driver identification and verification
- Seal Check

Stringent safety regulations and documentation requirements often cause long delays in the logistical flow potentially compromising the overall productivity of marine and intermodal terminal gates. Implementation of Gate Automation system is to optimize operational control and personnel safety through the enhanced visibility of vehicles, materials and logistical processes with integration of existing terminal IT infrastructure.

The capital expenditure of ₹119.34 lakh is, therefore, planned to be incurred in 2016-17.

7.2. In addition to above, the VCTPL has stated that the container volume for 2014-15 has dropped drastically on account of global downturn, depreciating rupee value and Hud Hud cyclone effect. The volume handled as of December 2014 is 1,87,880 TEUs (as against a volume of 1,99,414 TEUs till December of 2013-14) and expected to touch 2,51,000 TEUs (approx. in FY 2014-15) as against projected 2,75,000 TEUs in our earlier submission to the Authority.

7.3. A summary of the revised additions to the gross block proposed by VCTPL is given below:

**(₹ in lakhs)**

| **Particulars** | **2014-15** | **2015-16** | **2016-17** | **Total** |
|---|---|---|---|---|
| Additional Yard development (ONGC Yard, CCR Yard & Yard near WS) | 712.93 | 312.31 | - | 1025.24 |
| Plant and Machinery | 464.34 | 2360.61 | 7416.62 | 10241.57 |
| Civil Assets | 135.15 | | | 135.15 |
| IT | 144.12 | 250.53 | 50.57 | 445.22 |
| Office Equipments | 99.85 | -- | 10.00 | 109.85 |
| Furniture & Fixtures | 5.00 | 5.00 | 5.00 | 15.00 |
| **Total** | **1561.39** | **2928.45** | **7482.19** | **11972.03** |

7.4 The year wise present status of the major capex drawn from the details furnished by VCTPL is summarised below:

**For the year 2014-15**

| **Particulars** | **Amount** | **Status/ Basis for estimates** |
|---|---|---|
| **Additional Yard development (ONGC Yard, CCR Yard & Yard near WS)** | **712.93** | |
| (ii) Container yard relaying (4000 sqm approx.) | 180.00 | Estimates |
| (iii) ONGC Yard | 291.43 | Already Capitalized |
| (iv) Yard near new workshop | 120.75 | Quotation submitted |
| (v) Yard near new CCR | 120.75 | Quotation submitted |
| | | |
| **Plant and Machinery** | **464.34** | |
| (i) Structural inspection as per the manufacture recommended procedure | 200.00 | Estimates |
| (ii) Energy monitoring system, Fuel Browser | 104.34 | Quotation submitted |
| (iii) Container weighment, DG-01, diesel monitoring system, etc., | 160.00 | Estimates |
| **Civil Asset** | **135.15** | Estimates/Quotation submitted |
| **IT** | **144.12** | Estimates/Quotations submitted |
| **Office Equipments** | **99.85** | Estimate/Quotation submitted |
| **Furniture & Fixtures** | **5.00** | Estimate |
| | | |
| **Total Capital Expenditure** | **1561.40** | |

**For the year 2015-16**

| Particulars | Amount | Status/ Basis for estimates |
|---|---|---|
| **Additional Yard development (ONGC Yard, CCR Yard & Yard near WS)** | **312.31** | |
| | | |
| **Plant and Machinery** | **2360.61** | |
| (i) Replacement of existing obsolete items like Digital Drive, Programmable Logic Controller (PLC), Absolute Encoders, sensors, operator cabin, control panel, new joy stick, Load cell system and Remotely accessible Crane Management system with latest items in QC1 and QC2 | 539.03 | Quotations submitted |
| (ii) Solar plant for 200KW | 164.35 | Quotations submitted |
| (iii) Mobile fire tender, CPIS and DGPS for the RTGCs items for RTGCs, etc., online monitoring system | 250.00 | Quotations submitted |
| (iv) Health safety & Environment | 13.50 | Estimates |
| (v) Operational Equipments | 1393.73 | Estimates |
| | | |
| **IT** | **250.53** | Quotations submitted |
| **Furniture & Fixtures** | **5.00** | Estimates |
| | | |
| **Total Capital Expenditure** | **2928.45** | |

**For the year 2016-17**

| Particulars | Amount | Status |
|---|---|---|
| **Plant and Machinery** | **7416.62** | |
| Replacement of 1 RMQC and 2 RTGC, 2 new RTGCs & Electrical Installations | 7116.62 | Estimates |
| CPIS and DGPS for the RTGCs (75 lacs X 6) | 300.00 | Estimates |
| | | |
| **IT** | **50.57** | Estimates & Quotation submitted |
| **Office Equipments** | **10.00** | Estimates |
| **Furniture & Fixtures** | **5.00** | Estimates |
| | | |
| **Total Capital Expenditure** | **7482.19** | |

7.5. As stated earlier, the VCTPL has updated the cost statement with 2013-14 actuals and revised the estimates for the years 2014-15 to 2016-17 and has furnished the revised cost statement. A statement showing the comparative position of the financial/cost position for the years 2014-15 to 2016-17 as per the cost statement furnished by VCTPL in its original proposal of December, 2013 vis-à-vis the revised cost statements filed under the cover of its letter dated 3 November 2011 is tabulated below:

**(₹ in lakhs)**

| Sl. No. | Particulars | Original proposal of 23 December, 2013 | | | Updated proposal of 3 November, 2014 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Estimates | | | Estimates | | |
| | | 2014-15 | 2015-16 | 2016-17 | 2014-15 | 2015-16 | 2016-17 |
| (i) | **Traffic (in TEUs)** | 275,000 | 290,000 | 305,000 | 275,000 | 290,000 | 305,000 |
| (ii) | Total operating Income | 7719.16 | 8131.51 | 8543.79 | 8,571.75 | 9,014.14 | 9,459.96 |
| (iii) | Total Operating Cost (including depreciation, management overheads and FMI – FME) | 7664.95 | 8127.08 | 8888.80 | 7515.52 | 8265.79 | 9811.99 |
| (iv) | Capital Employed | 11968.15 | 11180.67 | 10093.56 | 12764.49 | 13805.06 | 18656.05 |
| | Net surplus before interest and tax | 54.21 | 4.43 | (345.01) | 1,056.23 | 748.35 | (352.03) |
| (v) | ROCE | 1914.90 | 1788.91 | 1614.97 | 2042.32 | 2208.81 | 2984.97 |
| (vi) | **Net Surplus/ (Deficit)** | (1860.70) | (1784.47) | (1959.98) | (986.09) | (1460.46) | (3337.00) |
| (vii) | Net Surplus/ (Deficit) as % of operating income | -24.10% | -21.95% | -22.94% | -11.50% | -16.20% | -35.28% |
| (viii) | Average of three years | -23.00% | | | -20.99% | | |
| (ix) | Cost saving due to efficiency / productivity improvement | 23.45 | 23.45 | 23.45 | 2.70 | 2.70 | 2.70 |
| (x) | Actual/Estimated ROCE before adjustment of efficiency improvement | 0.45% | 0.04% | -3.42% | 8.27% | 5.42% | 1.90% |
| (xi) | Actual/ Estimated ROCE after adjustment of efficiency improvement | 0.26% | -0.17% | -3.65% | 8.25% | 5.40% | -1.90% |

7.6. The VCTPL has submitted that based on the revised cost statement a tariff increase of 28.09% is sought as against 22.90% proposed by it earlier for all containers excluding transhipment container. For transhipment containers, it has maintained 15.17% reduction as proposed by it in its original proposal.

8. After several reminders, the VPT vide its letter dated 5 January, 2015 has furnished its response to the queries raised by us vide our letter dated 1 October, 2014. Since the reply furnished by the VPT did not address all the queries raised by us, the VPT was again requested vide our letter dated 12 January, 2015 to furnish the requisite information/ clarifications on the remaining points. The VPT vide its letter dated 2 February, 2015 has furnished its response to few points. A summary of the queries raised by us and the corresponding replies furnished by the VPT is tabulated below:

<table>
<tr><th>Sl. No.</th><th>Queries raised by us</th><th>Reply furnished by VPT</th></tr>
<tr><td>(i).</td><td>(a). The VCTPL has projected container traffic of 2,75,000, 2,90,000 and 3,05,000 TEUs in the years 2014-15 to 2016-17 respectively. The traffic growth projected works out to 5.8% in the year 2014-15, 5.5% and 5.2% in the year 2015-16 and 2016-17 respectively. The VPT to comment on reasonableness of the traffic forecasted by VCTPL for the years 2014-15 to 2016-17 and also comment on the reasonableness of traffic mix given at page 6 of its proposal.</td><td>Container traffic handled at the port during the last 3 years is considerably stable as could be seen from the following table:
<table>
<tr><th>Year</th><th>Container Traffic in TEUs</th><th>Growth</th></tr>
<tr><td>2009-10</td><td>97,560</td><td></td></tr>
<tr><td>2010-11</td><td>145,434</td><td>49%</td></tr>
<tr><td>2011-12</td><td>234,345</td><td>61%</td></tr>
<tr><td>2012-13</td><td>247,311</td><td>6%</td></tr>
<tr><td>2013-14</td><td>262,091</td><td>6%</td></tr>
</table>
The CAGR of container traffic during the last 3 years works out to 5.75%. The economic developments in this region in the short run of the next 2-3 years may not have significant impact on container cargo at the port. However, higher CAGR up to 6% in the short run of 2-3 years may be considered in view of comparatively stable rupee value, adequate power supply, stable political environment, low rate of inflation and positive outlook for global economy in general and Indian Economy in particular (Trade and Development Report 2014-UNCTAD). Container traffic projections worked out accordingly is as under:
<table>
<tr><th>Year</th><th>5.75% growth</th><th>6% growth</th></tr>
<tr><td>2014-15</td><td>277,161</td><td>277,816</td></tr>
<tr><td>2015-16</td><td>293,098</td><td>294,485</td></tr>
<tr><td>2016-17</td><td>309,951</td><td>312,154</td></tr>
</table>
There has been substantial change in the traffic mix of container cargo during the period April to September 2014 as compared to the previous years. Transhipment cargo has declined considerably from about 25-30% to nearly 6% as could be seen from the following table:
(TEUs)
<table>
<tr><th>Sl. No.</th><th>FY</th><th>Local (Exp+Imp)</th><th>Transhipment</th><th>Restows</th><th>Total</th></tr>
<tr><td>1</td><td>2012-13</td><td>181,439 (73.42%)</td><td>64,291 (26.01%)</td><td>1,404 (0.57%)</td><td>247,134</td></tr>
<tr><td>2</td><td>2013-14</td><td>200,743 (76.59%)</td><td>60,246 (22.99%)</td><td>1,102 (0.42%)</td><td>262,091</td></tr>
<tr><td>3</td><td>2014-15 (April to September)</td><td>122,488 (92.34%)</td><td>8,098 (6.10%)</td><td>2,068 (1.56%)</td><td>132,654</td></tr>
</table>
In view of the above, the composition of container throughput reckoned in the proposal of VCTPL may not be realistic.</td></tr>
<tr><td></td><td>(b). The actual traffic handled by the VCTPL in 2013-14 may also be indicated.</td><td>The actual container traffic handled at VCTPL during 2013-14 is as under:
(TEUs)
<table>
<tr><th>Sl. No.</th><th>FY</th><th>Local (Exp+Imp)</th><th>Transhipment</th><th>Restows</th><th>Total</th></tr>
<tr><td>1</td><td>2013-14</td><td>200,743 (76.59%)</td><td>60,246 (22.99%)</td><td>1,102 (0.42%)</td><td>262,091</td></tr>
</table></td></tr>
<tr><td>(ii).</td><td>The VCTPL has reported actual royalty payment of ₹453.09 lakhs, ₹494.27 lakhs in</td><td>The actual royalty payment made by VCTPL for the years 2011-12, 2012-13 and 2013-14 is furnished.</td></tr>
</table>

| | | |
|---|---|---|
| | the years 2011-12 and 2012-13 respectively and has estimated royalty of ₹471.63 lakhs, ₹657.21 lakhs and ₹747.25 lakhs in the years 2014-15, 2015-16 and 2016-17 respectively. The VPT to confirm whether the royalty figures furnish by the VCTPL is as per relevant provisions of the License Agreement. The royalty paid by the VCTPL for the year 2013-14 may also be indicated. | |
| (iii). | (a). Confirm whether the actual lease rent of ₹84.96 lakhs and ₹92.73 lakhs paid to VPT for the years 2011-12 and 2012-13 is as per the provisions of the LA entered with VCTPL. The lease rent paid by the VCTPL for the year 2013-14 may also be indicated. | M/s.VCTPL have paid the lease rentals of ₹78.71 lakhs for the year 2011-12, ₹78.71 lakhs for the year 2012-13 and ₹78.71 lakhs for the year 2013-14. |
| | (b). Also confirm, whether the lease rent estimated for the years 2014-15 to 2016-17 at ₹85.90 lakhs for each of the years is as per the provisions of the License Agreement. | The lease rents estimated by VCTPL for the years 2014-15 to 2016-17 may be considered. |
| (iv). | (a). The VCTPL has assessed yard capacity in Annex-3 of its proposal at ₹3,53,769 TEUs p.a. for the years 2011-12 to 2013-14 and ₹4,12,731 TEUs p.a. from 2014-15 to 2016-17. The VPT to comment on reasonableness of the capacity assessed by the VCTPL considering the development of 6000 sqm. of existing area and taking over of 15,000 sqm. of additional land in the current tariff cycle. | With reference to the development of 6000 sq. mtrs. of existing area, it was not clear whether this existing area of 6000 sq. mtrs. was considered in assessing the yard capacity previously. Since, this allotment was stated out of existing area. However, considering the development of 6000 sq.m. of existing area and taking over of 15,000 sq. mtrs. of additional land in the current tariff cycle by VCTPL, the yard optimal capacity would increase by 247639 TEUs p.a. for the years 2014-15 to 2016-17 (0.7x((0.6+2.1)x720)x2.5x365)/1.3x3. |
| | (b). Also, confirm allotment of the additional to VCTPL is as per the provisions of the LA and it pertains to the current container terminal being operated by VCTPL. | The VPT has not furnished its reply. |
| | (c). Confirm allotment of additional land to VCTPL pertains to the current project. Also, confirm the said allotment of additional land is not related to the new Container Terminal (extension project) which is awarded to VCTPL. | The VPT has not furnished its reply. |
| (v). | The VCTPL has estimated additions to the Gross block to the tune of ₹11.39 crores, ₹8.45 crores and ₹5.69 crores respectively in the years 2014-15 to 2016-17 mainly in Plant and Machinery, IT, development of exiting additional land, etc. The VPT to comment on the reasonableness of the additions to the gross block estimated by the VCTPL. | The VPT has not furnished its reply. |
| (vi). | The Authority in the last tariff Order no.TAMP/10/2011-VCTPL dated 11 October 2011 had granted 16% increase in all the then prevailing SOR and made it to become effective from the date of commissioning of the 2 new RMQCs and 4 RTGCs or 1 January 2012 whichever is | The VPT has not furnished its reply. |

| | | |
|---|---|---|
| | later. The VCTPL has reported that RTGCs were commissioned on October / December 2011 and RMQCs were commissioned in August 2012 and as per the Order of the TAMP, the revised rates were implemented by VCTPL from 1 September 2012. The VPT to confirm the date of deployment of RMQCs/ RTGs reported by the VCTPL, the numbers of each of these equipment deployed by VCTPL and also confirm the revised rates implemented by VCTPL is from 1 September 2012. | |

9. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website http://tariffauthority.gov.in.

10. With reference to the totality of the information collected during the processing of the case, the following position emerges:

(i). The existing Scale of Rates (SOR) of the Visakha Container Terminal Private Limited (VCTPL) approved by this Authority vide Order dated 11 October 2011 had the validity till 31 March 2014. As already brought out in the earlier paragraphs, during the last tariff revision, based on the position reflected in the cost statement this Authority had allowed 16% tariff increase in all the tariff items under Section-I of the then prevailing Scale of Rates (SOR) from 1 January 2012 or from the date the VCTPL commissions additional new equipment viz. 2 Rail Mounted Quay Cranes (RMQCs) and 4 Rubber Tyred Gantry Cranes (RTGCs) whichever is later. The VCTPL has reported that of 4 numbers of new RTGCs, 2 were commissioned in October 2011 and remaining 2 RTGCs commissioned in December 2011 and 2 numbers of new RMQCs were commissioned during August 2012. The VCTPL has reported that 16% increase in its Scale of Rates was effected from 1 September 2012 complying with the decision of this Authority in the October 2011 Order.

(ii). The original proposal filed by the VCTPL in December 2013 was for three years period covering 2014-15 to 2016-17. The estimates were based on 2013-14 figures which were partially actuals and partially estimates. Subsequently, the VCTPL has filed revised cost statements under cover of its letter dated 03 November 2014 updating the estimates of 2013-14 with actuals and has also modified the estimates for the years 2014-15 to 2016-17 based on 2013-14 actuals. Based on the revised cost statement, VCTPL has sought a tariff increase of 28.09% as against 22.90% proposed by it earlier for all containers excluding transshipment container. For transshipment containers, the VCTPL has proposed 15.17% reduction as proposed in its original proposal. The revised proposal filed by the VCTPL vide its letter dated 3 November 2014 and additional information/ clarification furnished by VCTPL during the processing of this case are considered for the purpose of this analysis.

(iii). Clause 2.13 of the tariff guidelines of 2005 mandates review of the actual physical and financial performance of the Major Port Trust and private terminal at the end of the prescribed tariff validity period with reference to the projections relied upon at time of fixing the prevailing tariff.

During the last review of tariff of VCTPL, this Authority had determined tariff for the years 2011-12 to 2013-14, by relying upon the estimates for the said years. As such, it is necessary to make a comparison of the estimates for the years 2011-12 to 2013-14 with the actuals for the said years.

(iv). The approach followed in the last tariff Order to arrive at the estimated position is adopted to assess the actual net surplus/ deficit for the years 2011-12 to 2013-14. The analysis of performance of VCTPL during the years 2011-12 to 2013-14 along with modifications done in the cost statement filed by the VCTPL is discussed below:

(a). The actual traffic handled by VCTPL is 2,34,697 TEUs, 2,47,134 TEUs and 2,62,091 TEUs during the years 2011-12 to 2013-14 respectively, as against the estimated traffic of 1,70,000 TEUs, 1,95,000 TEUs and 2,25,000 TEUs in the tariff Order of October 2011 for the

corresponding period. The variation in the physical performance is 26% which is found to be more than 20%.

(b). As stated earlier, 16% tariff hike granted by this Authority in the Section (I) of the Scale of Rates tariff was effected by the VCTPL from 1 September 2012 i.e. from the date of commissioning of all the equipments envisaged in October 2011 Order which was linked to the increase in the tariff granted. Hence the income estimates considered in the last tariff Order for the tariff items covered under Section (I) of the SOR for the period from 1 September 2012 to 31 March 2014 are adjusted (increased) on pro rata basis to capture the effect of tariff increase of 16% effected by the VCTPL from 1 September 2012 for a like to like comparison with the actual income. The income estimates for the period from 1 April 2011 to 30 August 2012 are maintained as considered in the last tariff Order.

During the last tariff revision, this Authority had allowed the increase in deployment of operating and direct labour force and maintenance labour force estimated by VCTPL (on account of additional 2 RMQCs and 4 RTGCs) proposed to be deployed by VCTPL. This was subject to the condition that if the proposed development does not materialize the resultant impact at actuals, will be quantified in the next tariff review. It is seen that the VCTPL has deployed additional 2 RMQCs and 4 RTGCs in this tariff cycle. Hence, no adjustment is warranted on this account.

(c). The VCTPL has reported that concession was granted in the handling charges of transhipment containers and empty containers for repositioning through the terminal to encourage growth in exports. For the purpose of analysis of the past period, revenue realisable as per the approved Scale of Rates can only be considered. Therefore, discounts granted by VCTPL at its discretion in the actual income are not considered and added to the actual income reported in the Audited Annual Accounts.

(d). The items of actual income and expenditure furnished by the VCTPL in the cost statement do not match with the individual figures reported in the Annual Accounts as the classification of items in the Accounts is different from the cost statement and also on account of adjustment done in the cost statement on a few items. The VCTPL has, however, furnished a statement reconciling the net surplus/ deficit in the cost statement with the profit/ loss reported in the Annual Accounts and hence the actual figures given by VCTPL in its cost statement are relied upon in this analysis.

(e). In compliance with clause 2.8.1. of the tariff guidelines of 2005, 49% of royalty payment being the level quoted by the second highest bidder is allowed on the actual traffic handled by it as pass through in line with the approach followed in the last tariff Order of VCTPL. The said admissible percentage of 49% has been arrived in the VCTPL case in the earlier Order of VCTPL with reference to the Per TEU royalty indicated in the License Agreement and is based on the net present value of the revenue stream quoted by the second highest bidder.

As per the provisions of the LA, the VCTPL is bound to pay royalty on the Minimum Guaranteed Throughput (MGT) levels, in case the actual traffic handled is less than the level of MGT. The MGT indicated by VCTPL for the years 2011-12 to 2013-14 are 2,00,200 TEUs, 2,17,400 TEUs and 2,35,400 TEUs respectively, whereas the actual traffic handled by VCTPL is reported at 2,34,697 TEUs, 2,47,134 TEUs and 2,62,091 TEUs for the corresponding period which is above the MGT level. The Annual Accounts for the years 2011-12 to 2013-14 show royalty payment of ₹453.09 lakhs, ₹494.26 lakhs and ₹823.96 lakhs. As was done in the last tariff Order, the VCTPL has arrived at royalty payment on the actual traffic handled by it during the years 2011-12 to 2013-14 with reference to the per TEU rate of royalty as per the License Agreement and considered the royalty payment to the extent of second highest bidder i.e. 49% as pass through at ₹222.01 lakhs, ₹242.19 lakhs and ₹403.74 lakhs for the years 2011-12 to 2013-14. The same is considered as it is in line with approach followed in the last tariff Order.

(f). Interest and finance expense and interest income from deposits and investment are not considered in the cost statement maintaining the position followed in the last tariff Order.

(g). The Annual Accounts for the year 2012-13 under “other Income” report recovery of Liquidated Damage (LD) of ₹342.19 lakhs. It is seen from the Annual Accounts that the recovery of LD has arisen on account of delay in delivery of equipment by the supplier. Since the nature of the income is not a routine income from the container handling operations, the said income is not

considered in the past period analysis in line with the approach followed by the VCTPL. Incidentally, this did not form part of the estimates considered in the tariff fixation in the last tariff Order.

(h). The Annual Accounts of the VCTPL reports net foreign exchange gain of ₹72.25 lakhs in the year 2012-13 and net foreign exchange loss of ₹24.08 lakhs in the year 2011-12 and ₹994.34 lakhs in the year 2013-14.

The VCTPL has furnished the break up of the actual foreign exchange gain/ loss reported in the Annual Accounts. From the details furnished by the VCTPL it is seen that of ₹72.25 lakhs of foreign exchange gain reported in the year 2012-13, ₹10.97 lakhs pertains to restatement of buyers credit and ₹51.00 lakhs pertains to cancellation of forward contract. Foreign exchange gain/ loss arising on account of actual transaction and for actual payment are captured in the cost statement for the purpose of tariff determination process. Foreign exchange gain or loss arising on account of restatement of loan/assets/expenses are not considered while determining the tariff. Hence, foreign exchange gain reported on account of restatement of buyers credit is not considered. This is in line with the approach followed in the tariff fixation of other private terminals also which are governed by 2005 guidelines. Further, in the case of VCTPL, foreign exchange gain as well as loss on account of forward contract cancellation are also reported. The nature of foreign exchange gain/ loss on forward contract cancellation remains unexplained. This item was not considered in the last tariff Order. Hence while reviewing the actuals also, this foreign exchange gain/loss on account of cancellation of forward contract are not considered for a like to like comparison with the estimates. Accordingly, foreign exchange gain to the tune of Rs.61.98 lakhs i.e. aggregate of Rs.10.98 lakhs and Rs.51.00 lakhs in the year 2012-13 are excluded.

Following the same approach, for the year 2011-12, foreign exchange loss of ₹1.08 towards restatement of management fee and ₹134.24 lakhs towards restatement of buyers credit and foreign exchange gain of ₹114.36 lakhs due to forward contract cancellation aggregating to foreign exchange loss ₹20.96 lakhs (₹1.08 + ₹134.24 - ₹114.36) is excluded. For the years 2011-12, foreign exchange loss of ₹992.68 lakhs towards restatement of buyers credit is excluded. All other items of foreign exchange gain/loss which are of routine transaction for purchase of stores, etc. are considered in the cost statement.

(v). The VCTPL had entered into a Technical Service Agreement with Dubai Ports International and United Liner Agencies (ULA) for providing technical knowhow and managerial services to VCTPL for a period of five years from June 2003 till June 2008. Since the benefit of the technical services availed was expected to be enjoyed over the entire project life, the technical service in respect of the first contract entered by the VCTPL was spread over the project period. The annual impact of the TSF payment considered in the cost statement in the last tariff revision Order is ₹15.70 per annum for the years 2011-12 to 2013-14. During the last tariff revision, this Authority had allowed TSF as part of operating costs relying on the certificate issued by its Chartered Accountant certifying arms length relationship of the transaction and this was subject to the condition that the VCTPL will produce copies of the IT Assessment Orders at the time of next tariff review.

The VCTPL has now furnished IT assessment Orders for the Assessment Years viz. 2004-05 to 2009-10. On perusing the copies of the IT Assessment Orders furnished by the VCTPL for the assessment years 2004-05 to 2009-10 it is noted that IT Authorities have allowed the technical service fee termed as "Management Consultancy fee" as expenditure for the purpose of income tax assessment in the respective years.

However, with reference to the Assessment year 2010-11 (FY 2009-10), the copy of Assessment Order shows that the Assessing Officer has disallowed the TSF for the last five financial years i.e. 2003-04 to 2007-08 claimed as expenditure by the VCTPL as the payment is made by the VCTPL in the A.Y. Year 2010-11. The Assessing Officer has disallowed this expenditure in the A.Y. 2010-11 on the grounds that

the expenditure on TSF claimed by VCTPL in the A.Y. 2010-11 pertains to the previous years for which provision for payment of the TSF was already made by the VCTPL. The VCTPL is understood to have filed an appeal against the said Assessment Order. The Appellate Authority viz. Commissioner of Income Tax (CIT) Appeals has vide his Order dated 4 April 2013 passed an Order with reference to the appeal filed by the VCTPL on the IT assessment for the Assessment year 2010-11. On perusing this document it is understood that the CIT Appeals in the said Order has held that VCTPL has made a provision towards TSF every year which proves that it has recognised its liability to pay the management fee (TSF) arose at the end of every year. Citing this, the deduction of expenditure claimed by the VCTPL for the years 2004-05 to 2009-10 in the A.Y. 2010-11 has been disallowed by the CIT. At the same time, the CIT has allowed management fee as expenditure in the respective A.Y.s 2004-05 to 2009-10.

As per Clause 2.8.1. of the tariff guidelines of March 2005, Technical Service Fee (TSF) payable by the private terminals to their promoters or to their associate entity can be admitted as an item of cost for tariff fixation purposes if yard-stick of 'arm's length relationship' is established as defined under Income Tax Act, 1961. It is seen that the IT department has allowed TSF for the assessment years 2004-05 to 2009-10. Since clause 2.8.2. requires to assess the reasonableness of the transaction only with reference to arms length relationship of the transaction which is not contested by the IT department, this Authority allows this expense for the past period 2011-12 to 2013-14. Thus, the amortised technical service fee of ₹15.70 lakhs with reference to the first contract is considered for each of the years 2011-12 to 2013-14 in line with the approach followed in the last tariff Order.

The old contract for TSF entered for a period of five years from June 2003 till June 2008 has subsided. During the last tariff revision, the VCTPL had reported that it has entered into a new contract on 10 March 2011 with DP World FZE (DPWF) for providing technical knowhow for the new equipment, for a period of five years. This Authority in the last tariff Order as brought out in para 12 (xvii) had not allowed technical service fee arising out of the new (second) contract entered by VCTPL as arms length relationship in respect of the earlier transaction was also not conclusively established during the last tariff revision by way of submitting IT Assessment Order. This Authority held that the impact of the new contract will be reviewed at the time of the next review provided the VCTPL furnishes the relevant Income tax Assessment Order allowing the TSF as an item of cost for income tax purpose and also furnishes documentary evidence to support the actual payment of TSF arising out of the new contract. Since the TSF for the new contract was not considered in the estimates for the years 2011-12 to 2013-14, the same may not be considered while reviewing the actuals in line with the decision of this Authority in the last tariff Order for a like to like comparison. By not admitting this expense, the VCTPL will not be in a disadvantageous position because this item is reviewed in the current tariff cycle and the total TSF of the second contract considered by the VCTPL for the period of five years 2011-12 to 2015-16 is being admitted as expense for the future tariff by amortising over the balance project period i.e. from the year 2014-15 as brought out in the subsequent paragraphs.

(vi). In the last tariff order of October 2011, the write-off of preliminary expenses was considered at ₹12.53 lakhs for the years 2011-12 to 2013-14. The Annual Accounts for the years 2011-12 to 2013-14 do not

report any such expenditure. That being so, while analysing the actual position, the write-off of preliminary expense is maintained at ₹12.53 lakhs as considered for the year 2011-12 to 2013-14.

(vii). As regards lease rents, the VPT has stated that lease rent paid by VPT is ₹78.71 lakhs uniformly for each of the years 2011-12 to 2013-14. The VPT has remained silent and not explained reasons as to why the lease rent reported by VCTPL at ₹84.96 lakhs and ₹92.73 lakhs for the years 2011-12 and 2012-13 respectively are higher than the lease rent indicated by the port. Since, the lease rent reported by the VCTPL as per the Audited Annual Accounts, the lease rent as per the Audited Annual Accounts of VCTPL is considered in the past period analysis.

(viii). (a). The VCTPL has made suitable adjustment in the depreciation figure also by excluding the depreciation component on the capitalized part of preliminary expense in line with the approach followed in the last tariff Order.

(b). The Net Fixed Assets reported in the Annual Accounts is adjusted by reducing the net value of preliminary expense as reported by the VCTPL in its Annual Accounts. The unamortised part of preliminary expense written off as per our computation is considered as part of net fixed assets for the purpose of allowing return. This is in line with the approach followed in the last tariff Order.

(ix). The admissibility of working capital is analysed below:

(a). The VCTPL has considered one month operating income as Sundry Debtors for the years 2011-12 to 2013-14. This is not in line with the provisions contained in the tariff guidelines of 2005, as such Sundry Debtors is considered as NIL.

(b). As per the Order passed by this Authority on 30 September 2008 refining 2005 guidelines, prepayments of certain expenses which flow from the provisions of the Licence Agreement can be considered as Sundry Debtors.

The License Agreement entered by the VCTPL with the VPT, does not prescribe any advance payment of lease rentals.

As per Article 5.1 of the LA entered between VCTPL and VPT, the royalty is payable on 7$^{th}$ day of the immediately subsequent month. It is thus clear that as per LA, the VCTPL is not required to make any advance payment of royalty also. In the case of the VCTPL, it is found that none of the items flowing from the License Agreement qualify for consideration.

(c). The VCTPL has furnished the details of the consumption of stores excluding fuels for the years 2011-12 to 2013-14 and has considered 50% thereof in the computation of current asset which is in line with the provisions prescribed in the tariff guidelines. The figures furnished by the VCTPL are considered.

(d). Cash balance has been calculated at one month's cash operating expenses including overheads as done during the last tariff revision of VCTPL.

(e). The VCTPL has considered current liabilities as per the Annual Accounts for the years 2011-12 to 2013-14 subject to exclusion of loan repayable on demand, current maturity of long term debt, interest accrued on borrowings, statutory liability payable on purchase of fixed assets and payable to VPT, provision for gratuity, provision for compensated absences etc. The current liabilities like payable on purchase of fixed assets, payable to VPT, provision for gratuity, provision for compensated absences are considered as part of current liabilities in our analysis.

(f). Subject to the above adjustments, Working Capital works out to be negative. Hence, it is considered as NIL. Thus, the Capital Employed comprises of only Net Block of Assets at ₹5,651.54 lakhs, ₹13,041.93 lakhs and ₹11,964.29 lakhs for the year 2011-12 to 2013-14 respectively.

(x). In the last tariff Order of October 2011, Return on capital employed was allowed at 16% for the years 2011-12 to 2013-14. The same position is maintained while analyzing the actuals for the said years.

(xi). (a). A copy of the cost statement showing the actual vis-à-vis estimates for the past period 2011-12 to 2013-14 is attached as **Annex - I**. A summary of the comparison of the actuals vis-à-vis the estimates considered in the last tariff Order is tabulated below:

(₹ in lakhs)

| **Particulars** | **Aggregate for the years 2011-12 to 2012-13 in absolute terms (₹ in lakhs)** | | **Variation in %** |
|---|---|---|---|
| | **Estimates as per tariff Order** | **Actuals** | |
| Traffic (in TEUs) | 5,90,000 | 7,43,922 | 26% |
| Operating Income | 15,970.71 * | 22,800.01 | 43% |
| Total Expenses | 13,112.44 | 15,711.71 | 19.8% |
| Surplus/ deficit before Return | 2,858.27 | 7,088.30 | 148% |
| Capital Employed (Average) | 12,435.30 | 10,219.25 | -18% |
| 16% Return on Capital Employed for the three years 2011-12 to 2013-14 | 5,968.95 | 4,905.24 | -18% |
| Net Surplus after ROCE (before adjustment of past surplus) | (-)3,110.67 | 2,183.06 | |
| Adjustment of Past period surplus assessed in October 2011 Order | 2,402.46 | - | |
| Net Surplus after ROCE (after adjustment of past surplus) | (-)708.21 | 2,183.06 | |

***** *The operating income estimates are updated to reflect the effect of tariff increase granted in tariff Order of October 2011 implemented by the VCTPL from 1 September 2012 after deployment of RMQCs and RTGCs.*

(b). The findings of the analysis with reference to the past period relating to the years 2011-12 to 2013-14 are given below:

(i). The actual aggregate traffic handled by the VCTPL is 7,43,922 TEUs as against the estimated traffic of 5,90,000 TEUs during the years 2011-12 to 2013-14. The variation in the physical parameters i.e. actual traffic handled is 26% positive in comparison to the estimates.

(ii). The operating income earned by the VCTPL is ₹228.00 crores as against estimation of ₹159.71 crores for the corresponding period resulting in positive variance of 43%.

(iii). On the expenditure side, the actual aggregate expenditure for the three years is ₹157.12 crores as against the estimated expenditure of ₹131.11 crores in the last Order for the corresponding period. The total actual expenditure thus shows positive variance of 19.80% in comparison to the expenditure estimated in the last tariff Order.

(iv). The average capital employed for the years 2011-12 to 2013-14 is ₹102.19 crores as against average estimated capital employed of ₹124.35 crores. The variation in the average capital employed comes to 18% negative.

(v). As per the cost statement prepared by us, the VCTPL has earned surplus of ₹2629.78 lakhs, ₹2117.93 lakhs and ₹2340.59 lakhs before return which aggregates to average surplus of ₹2362.77 lakhs for the years 2011-12 to 2013-14. The average return earned on the average capital employed thus works out to 23.1%, as shown in the following table:

**(₹ in lakhs)**

| **Particulars** | **2011-12** | **2012-13** | **2013-14** | **Average** |
|---|---|---|---|---|
| Actual Surplus before return earned by VCTPL | **2629.78** | **2117.93** | **2340.59** | **2362.77** |
| Actual Capital Employed | 5,651.54 | 13,041.93 | 11,964.29 | **10,219.25** |
| Actual Return earned on capital employed | 46.5% | 16.2% | 19.6% | 23.1% |

(vi). It can be seen from the above analysis that the variation in the physical parameter i.e. actual traffic handled and financial performance in terms of operating income are more than +20%. Further, as per the above table, the VCTPL has earned average return of 23.1% on the capital employed as against 16% return allowed in the last tariff Order.

As per clause 2.13 of the tariff guidelines, if review of actual physical and financial performance for the previous tariff cycle shows the variation of more than + or – 20%, then 50% of such accrued benefit / loss has to be adjusted in the next tariff cycle. Hence there is a case to adjust the past surplus in the current tariff cycle of VCTPL, as per the tariff guidelines of 2005.

(vii). Before considering adjustment of additional surplus for the past period, it is relevant to deal with a decision taken by this Authority in the October 2011 Order. During the last tariff revision there was some element of doubt on the presumption/ estimates furnished by the VCTPL as regards the income from Non Container Vessel (NCV). As brought out

in para 12(vii)(b) of the said Order based on the submissions then made by the VCTPL that it anticipated a significant fall in income from this source in future years, this Authority relied upon income from NCV as estimated by VCTPL subject to the condition that if any positive variation is found in actual vis-à-vis the estimated NCV income, such accrual will be set off fully in the next tariff review.

Thus, while reviewing the actuals vis-à-vis the estimates, it is observed that as against estimated income from NCV at ₹30 lakhs per annum i.e. aggregating to ₹90 lakhs, the actual aggregated income earned by the VCTPL for the corresponding period is ₹287.41 lakhs. The variation in absolute terms is ₹197.41 lakhs positive i.e. VCTPL has earned ₹197.41 lakhs higher than the estimates and in terms of percentage it works out to 219.34%. In view of the above, in line with the decision of this Authority, the additional income earned by VCTPL over estimates level i.e. ₹197.41 lakhs is fully set off in the current tariff cycle. Since, a decision to finally adjust the additional income has been already taken on the ground of doubts on the estimation of VCTPL which ultimately is proved correct, this Authority is not in a position to accede to the request of VCTPL to consider only 50% for set off.

(viii). Now coming to the adjustment of the additional surplus assessed for past period 2011-12 to 2013-14. It is relevant here to note that since the additional income from NCV already captured for the years 2011-12 to 2013-14, the balance actual additional surplus after excluding the NVC related income is considered for set off to the extent of 50%, as per provisions of the tariff guidelines of 2005. To summarise, the surplus (after permissible return) for the years 2011-12 to 2013-14 that is being considered for adjustment in the current tariff cycle is as follows:

(**₹ in lakhs**)

| **Particulars** | **₹ in lakhs** | **To be set off** | **Considered for adjustment** |
|---|---|---|---|
| Additional Income from NCV (₹287.41 lakhs – ₹90 lakhs) | 197.41 | **100%** | **197.41** |
| Total actual Additional Surplus assessed for the years 2011-12 to 2013-14 less the income from NCV (₹2183.06 lakhs – ₹287.41 lakhs) | 1895.65 | **50%** | **947.82** |
| Total additional surplus to be considered for setoff | | | **1145.23** |

(ix). Thus, the actual surplus of ₹1145.23 lakhs earned by VCTPL over and above the admissible cost and permissible return during the years 2011-12 to 2013-14 is to be adjusted in the future tariff. In the tariff cases of few other private terminals like the Gateway Terminals of India Limited (GTIPL), Chennai Container Terminal Private Limited (CCTPL), TM International Logistics Limited (TMILL) and in the recent case of the South West Port Limited etc., where significant amount of past surplus arose for adjustment and where there was a case for reduction in their existing tariff, this Authority, in order to smoothen the fluctuation in the tariff and to avoid the artificial reduction in tariff in one cycle, has considered to adjust such past surplus over five years period.

In the instant case, as can be seen as we progress further with the analysis, the cost position, for the future period reflects a deficit position which necessitates upward revision of tariff over the existing level of tariff. It is not appropriate to grant increase in the tariff in the current cycle learning some part of the past surplus for adjustment in the

next tariff cycle. It is, therefore, desirable to exhaust the adjustment of the assessed past surplus in this tariff cycle itself before considering tariff increase. Hence, ₹1145.23 lakhs is considered to be set off equally during the three years 2014-15 to 2016-17 in current tariff cycle.

(xii). As per clause 3.1.8. of the tariff guidelines of 2005, the normal tariff validity cycle is for a period of three years and hence the analysis in respect of VCTPL is done for a three year period i.e. 2014-15 to 2016-17. The actual throughput handled by VCTPL is 2,62,091 TEUs in the year 2013-14. As against that the traffic estimated by VCTPL for the years 2014-15 to 2016-17 is 2,75,000 TEUs, 2,90,000 TEUs and 3,05,000 TEUs respectively. The growth projected in traffic is 4.93%, 5.45% and 5.17% for the years 2014-15 to 2016-17 respectively over the actuals/ estimates of the respective previous years and the average growth rate comes to 5.18%. The VCTPL has stated that traffic has been forecasted considering the competition from the neighboring ports, deprecation in dollar value and moderate economic growth in coming years.

When the VPT was requested to express its views on the reasonableness of the traffic projection made by the VCTPL, the port has stated that the container traffic handled at the port during the last 3 years is considerably stable and has reported that the VCTPL has achieved traffic growth of 61% in the year 2011-12 and 6% growth in traffic in each of the years 2012-13 and 2013-14 over a previous years traffic.

Whilst VPT has furnished traffic projections with two scenarios, i.e. Compounded Annual Growth Rate (CAGR) of 5.75% and 6% respectively, it has stated that traffic growth rate of 6% can reasonably be considered for estimation of VCTPL traffic for the next two to three years in view of comparative stable rupee value, adequate power supply, stable political environment, low rate of inflation and positive outlook for global economy in general and Indian Economy in particular. The VPT has accordingly projected the container traffic of VCTPL applying 6% growth at 2,77,816 TEUs, 2,94,485 TEUs and 3,12,154 TEUs for the years 2014-15 to 2016-17 respectively.

As regards the container traffic for the year 2014-15, it is relevant to state that the VCTPL during the advance stage of processing of this case has submitted that container volume for 2014-15 has dropped drastically on the account of global downturn and Hud Hud cyclone in Visakhapatnam. It has reported that the actual container traffic handled as of December 2014 is 1,87,880 TEUs (as against estimated traffic of 1,99,414 TEUs till December of 2013-14) and hence it expects reduction in container traffic projection from 2,75,000 TEUS estimated in the cost statement to 2,51,000 TEUs for the year 2014-15. The VCTPL has requested to consider traffic estimate of 2,51,000 TEUS for the year 2014-15. In view of the above submissions made by the VCTPL about drop in the container traffic due to hud hud cyclone and also since it is reportedly based on the actual traffic handled by the VCTPL in the year 2014-15 for nine months i.e. upto December 2014, revised traffic estimates indicated by the VCTPL for the year 2014-15 at 2,51,000 TEUs is considered by us in the modified cost statement.

As regards the container traffic projections for the year 2015-16 and 2016-17, it is seen that there is no wide gap between the traffic projected by the VCTPL and VPT. The VPT has for various reasons emphatically stressed to consider the traffic growth of 6%. It is also seen that VCTPL has in the past two years achieved growth rate of 6% in the traffic. That being so, for the years 2015-16 and 2016-17, the traffic estimated by VPT at 2,94,485 TEUs and 3,12,154 TEUs is considered. In any case, as stated earlier, the traffic projected by VCTPL for the years 2015-16 and 2016-17 does not vary widely from the estimates of VPT.

The share of actual transhipment container handled in the years 2012-13 and 2013-14 is reported to be 26% and 23% of the total traffic handled by the VCTPL. For the years 2014-15 to 2016-17, the VCTPL has estimated the share of transshipment container at 30% of the total estimated traffic projections. The VPT has pointed out that there is drop in the transhipment of container traffic in the year 2014-15 (upto September 2014) and hence the container mix for this category projected by the VCTPL may not be realistic. It is seen that the VPT has made this point based on the six months container traffic handled in the year 2014-15. Whereas the proportion of transshipment category in the previous two year were in the

range of 23% to 26%, further, it is relevant here to state that the VCTPL has submitted that Vizag port is declared as a container transshipment port in the east coast by the Government as per National Maritime Development Programme (NMDP) and it proposes to attract large parcel size vessels and expects this category of container to grow in coming years at Vizag. The proposal of VCTPL to reduce tariff for their category to maintain and attract transshipment container is noteworthy. In view of the above position, brought out by the VCTPL, the percentage share of container mix of transshipment container considered by the VCTPL is relied upon and considered for all the years under consideration. The percentage share of container mix of all categories of containers as considered by VCTPL is also relied upon and considered on the modified traffic projections.

(xiii). (a). The container operating income estimated by VCTPL in the cost statement for the years 2014-15 to 2016-17 is ₹7631.20 lakhs, ₹8039.20 lakhs and ₹8447.13 lakhs respectively.

The VCTPL has furnished detailed working of income estimation based on the existing level of tariff and the traffic projections. From the workings furnished by VCTPL, it is seen that, though the income for all the items is estimated by the VCTPL at the existing tariff level, in respect of transhipment containers, the income estimates are found to have been done at rates lower than rates applicable as per the existing Scale of Rates. In our analysis, the income from transhipment container is estimated as per the existing rates prescribed in the SOR for the transshipment containers. Subject to above modification, the income estimates are considered following the approach followed by VCTPL except for estimating it on modified traffic projections. The modified container operating income considered in the cost statement for the years 2014-15 to 2016-17 are ₹7271.06 lakhs, ₹8530.75 lakhs and ₹9042.59 lakhs respectively.

(b). The other operating income estimated by the VCTPL at ₹940.56 lakhs, ₹974.93 lakhs and ₹1012.82 lakhs for the years 2014-15 to 2016-17 respectively comprises of income from storage charges, handling of hatch cover, shut out containers, reefer related services, Lift on / off of containers, Shifting of containers, Direct Loading of containers, income from Non Container Vessels (NCVs), etc. The VCTPL has furnished detailed working to arrive at the estimated other income except for the income estimated from berthing of NCVs. The other income estimated by (other than income from NCV) the VCTPL is relied upon and considered in the analysis subject to modification in view of modification done in the traffic estimation.

As regards income from berthing of NCVs, it is relevant here to mention that the actual income reported from this tariff item is ₹240.19 lakhs, ₹39.83 lakhs and ₹7.38 lakhs during the years 2011-12 to 2013-14 respectively. As against that, the income estimated from NCV is ₹5 lakhs per annum during each of the years 2014-15 to 2016-17. When requested to justify the reasons for steep reduction estimated from this category, the VCTPL has categorically stated that income from NCV is not a regular income. The berth of VCTPL is provided as and when VPT needs to berth the NCVs for shorter duration for lightening purpose due to draft restrictions in the inner Harbour of VPT or non-availability of berth in the Port. As per LA, VCTPL has to extend the berth to the VPT in case of its requirement. The VCTPL has opined that since the VPT is dredging the Inner Harbour for deeper draft, it will restrict the number of NCV's calling its terminal and hence the VCTPL expects to earn a marginal revenue of ₹5 lakhs per annum. The VPT has not made any adverse comments on the income estimated by the VCTPL from NCV.

Relying on the above submissions made by the VCTPL income from NCV under the head 'others' as estimated by VCTPL is considered. Subject to above analysis, the modified other operating income comes to ₹910.80 lakhs, ₹1066.18 lakhs and ₹1128.93 lakhs for the years 2014-15 to 2016-17 respectively.

(c). Thus, to summarize, the income estimated by the VCTPL is relied upon and considered except for modification in the unit rate adopted by VCTPL for income estimation of transshipment containers and all the tariff items are estimated for modified traffic projection considered for the year 2014-15 to 2016-17, as explained earlier. The total revised income for the years 2014-15 to 2016-17 comes to ₹8181.86 lakhs, ₹9596.93 lakhs and ₹10171.52 lakhs respectively as against ₹8571.75 lakhs, ₹9014.14 lakhs and ₹9459.96 lakhs estimated by the VCTPL for the corresponding period.

(xiv) Clause 2.5.1. of the revised tariff guidelines requires that the expenditure projections of the major ports / terminal operators should be in line with traffic adjusted for price fluctuations with reference to current movement of Wholesale Price Index (WPI) for all commodities as announced by the Government of India. The escalation factor to be adopted in respect of tariff cases to be disposed during the year 2014-15 is announced at 6%. Annual escalation applied by the VCTPL for estimating some of cost items like manpower cost, fuel cost, etc., is at 10% and power cost is at around 13% which is found to be higher than the permissible level. In our analysis, the estimate for the years 2014-15 and 2015-16 are modified applying the annual escalation factor of 6% over the actuals / estimate of respective previous years wherever the annual escalation applied by the VCTPL is higher than the stated level.

(xv) The strength of manpower for estimating operating and direct labour cost and maintenance labour cost is estimated at the level of 2013-14 i.e. at 94 and 82 respectively for each of the years 2014-15 to 2016-17 which is relied upon.

The actual average cost of operating and direct labour and maintenance labour considered by VCTPL is ₹2.92 lakhs per annum and ₹4.15 lakhs per annum respectively during the year 2013-14. The estimates of the operating and direct labour are seen to be escalated by 10% per annum for each of the years 2014-15 to 2016-17 over the estimates of respective previous years. In our analysis, the estimates for the years 2014-15 to 2016-17 are moderated applying escalation factor of 6% per annum.

(xvi) The estimated equipment running cost comprises of power cost, fuel cost and cost of repairs and maintenance. Each items of estimate is discussed in the following paragraphs:

(a) (i) The actual power consumption for the year 2013-14 is reported at 16.45 units per TEU. The VCTPL has furnished details of power consumption by quay cranes, Reefer container, high mast towers and other area for the year 2013-14 based on which the average power consumption is reported at 16.45 unit/TEU. For the years 2014-15 to 2016-17, the VCTPL has estimated power consumption of 19.00 units/TEU, 17.59 units/TEU and 17.42 units/ TEU respectively. The reasons for increase in power consumption from the actual power consumption of 16.45 units/ TEU units in the year 2013-14 to 19 units/ TEU in the year 2014-15 and to the level estimated above for the years 2015-16 and 2016-17 remains unexplained. The power consumption per TEU for the year 2014-15 is, therefore, considered at the level of 2013-14.

As regards power consumption for the year 2015-16 and 2016-17 it is seen from the detailed computation of power consumption furnished that the VCTPL expects reduction in power consumption at other Areas (IT, Gate Complex, Workshop, Substation, Canteen) from 3,42,132 units in the year 2013-14 to 62,565 unit in 2015-16 and 85,674 units in the year 2016-17 due to installation of Solar Plant in the year 2015-16. The reduction in power consumption in other areas is, therefore, considered in our cost statement at the level estimated by the VCTPL. On account of this, the average power consumption of 16.45 unit in the years 2013-14 and 2014-15 gets reduced to 15.36 units/ TEU and 15.42 units/ TEU for the years 2015-16 and 2016-17 respectively. Accordingly, modified power consumption of 15.36 units/ TEU and 15.42 units/ TEU is considered for the years 2015-16 and 2016-17 respectively. Power cost is estimated for the modified traffic estimation.

(ii) The VCTPL has considered the total per unit power cost at ₹9.59, ₹10.92 and ₹12.39 for the years 2014-15 to 2016-17 respectively. The increase in the total per unit cost power considered by the VCTPL is 13%, 14% and 13% for the years 2014-15 to 2016-17 respectively over the actual/ estimates of the respective previous years. The escalation factor applied by the VCTPL is higher than the admissible level of 6% per annum. Hence, the escalation in the unit cost of power is restricted to 6% per annum as explained in the subsequent paragraph.

The average total actual unit cost of power for the year 2013-14 reported by the VCTPL is ₹8.51 comprising of variable cost of ₹7.57 per unit and the remaining ₹0.93/ unit being the fixed cost component. The VCTPL has furnished a copy of a tariff order of Andhra Pradesh Electricity Regulatory Commission (APERC) for the month of March 2014 to September 2014 to substantiate this figure. That being so, actual average variable power cost reported for the year 2013-14 is taken as the base and escalated by the admissible escalation level of 6% per annum for each of the years 2014-15 to 2016-17.

As regards the fixed cost, the VCTPL has estimated increase in the KVA demand from 990 KVA/ month in the year 2013-14 to 1100 KVA per month for each of the years 2014-15 to 2016-17, which is relied upon in this analysis. The VCTPL has maintained the fixed cost at the same level of ₹350/ KVA. In our analysis, 6% increase is considered in the unit rate for fixed power cost as well. Thus, the total per unit cost of power allowed in the cost statement is ₹9.21, ₹9.66 and ₹10.16 for the years 2014-15 to 2016-17 respectively.

(b) The actual fuel consumption reported by the VCTPL for the year 2013-14 is 1.76 litres per TEU. The VCTPL has estimated fuel consumption of 1.90 litres per TEU for each of the years 2014-15 to 2016-17. Since the fuel consumption estimated by the VCTPL is comparable and in fact lower than the average fuel consumption of 1.96 litre per TEU for the years 2011-12 to 2013-14, the fuel consumption at 1.90 litres per TEU is considered as estimated by the VCTPL.

The unit cost of fuel considered by VCTPL for the year 2013-14 is ₹63.24 per litre. For the subsequent years 2014-15 to 2016-17, the VCTPL has estimated annual escalation of 10% which is moderated and considered at 6% per annum.

(c) The VCTPL has stated that repairs and maintenance cost is estimated by applying an escalation factor of 6% over the actual repairs cost for the year 2013-14. Further, on the additions proposed to the gross block, repairs cost is estimated at 2% on the capital cost of mechanical equipment and 1% on the capital civil cost. The same approach is stated to have been followed by the VCTPL for estimating this cost item for the subsequent years 2015-16 and 2016-17. It is relevant to state here that the actual repairs and maintenance cost including stores and spares consumed for the year 2013-14 is reported at ₹474.68 lakhs. As against that the repairs and maintenance cost including stores and spares estimated by the VCTPL for the years 2014-15 to 2016-17 is `861.27 lakhs, ₹674.92 lakhs and ₹809.98 lakhs respectively. The increase in the repairs and maintenance cost for the year 2014-15 works out to 81% over the actual repairs and maintenance cost reported for the year 2013-14.

It is seen that, the repairs and maintenance cost estimated by the VCTPL for the year 2014-15 also include ₹160 lakhs towards one time major repairs/ refurbishment for the old RTGCs and ₹114.55 lakhs lakhs towards major repair cost for jetty and its structural integrity test.

In our analysis, for estimating repairs and maintenance on the existing asset block gross block of assets, the actual repairs and maintenance cost reported as on 31 March 2014 is taken as the base escalated by applying annual escalation of 6% for each of the years 2014-15 to 2015-16.

In order to take care of incremental repairs and maintenance cost on the proposed assets to be added in this cycle, the repairs and maintenance cost is estimated at 1% on the civil assets and 2% of mechanical equipment in line with the approach followed by the VCTPL and also in the last tariff Order of the VCTPL. This approach has also been applied uniformly at other private terminals like VCTPL, M/s.TM International Logistics Limited (TMILL), VSPL and also SWPL.

The total one time repair and maintenance expense estimated by the VCTPL of ₹274.55 lakhs (i.e. ₹160 lakhs and ₹114.55 lakhs) in the year 2014-15 which is substantiated with copies of quotations is allowed in the tariff fixation relying on the documentary evidence furnished by the VCTPL. However, since the benefit of this one time repairs and maintenance expense will accrue beyond the year 2014-15, it is spread over the current tariff cycle of 2014-15 to 2016-17.

In the light of the above analysis, the modified repairs and maintenance cost considered is ₹352.03 lakhs, ₹397.51 lakhs and ₹490.04 lakhs for the years 2014-15 to 2016-17 respectively as against ₹861.27 lakhs, ₹674.92 lakhs and ₹809.98 lakhs estimated by the VCTPL for the corresponding period.

(xvii) The VCTPL has estimated the royalty payment as pass through to the extent next highest bid i.e. 49% of the per TEU royalty for the years 2013-14 to 2015-16 which is in line with the tariff guideline. In our analysis, the same approach is followed subject to considering the admissible royalty payment at 49% on the modified traffic estimation. Accordingly, estimated royalty payment of ₹430.47 lakhs, ₹667.38 lakhs and ₹764.78 lakhs for the years 2014-15 to 2016-17 respectively is considered based on the modified traffic estimation as against ₹471.63 lakhs, ₹657.21 lakhs and ₹747.25 lakhs estimated by the VCTPL for the corresponding period.

(xviii) (a) The VCTPL has estimated equipment hire charges at ₹875.01 lakhs, ₹1013.45 lakhs and ₹1107.09 lakhs for the years 2014-15 to 2016-17. The equipment hire charges comprises of hire charges (a). for internal container movement outsourced by the VCTPL and (b). for hire of few equipment.

The VCTPL has stated that it has outsourced the contract service relating to internal container movement and contract is valid upto 30 November 2014 and the cost is estimated based on the earlier rates at ₹310 and ₹340 for normal 20' and 40' container respectively and at ₹233 and ₹285 for a 20' and 40' transshipment container respectively. For the year 2014-15, 6% escalation per annum is applied in the unit rate by the VCTPL for the subsequent two years 2015-16 and 2016-17 respectively.

Subsequently, the VCTPL has submitted a copy of the revised contract signed by it with the contractor in November 2014. The VCTPL has confirmed that the fresh contract is signed after following competitive bidding process and has also stated that they have re-negotiated the rates and reduced the unit rates with the contractor on account of increasing volumes. In order to leverage this trend and to reduce operating costs, the prices have reportedly been fixed at uniform rate of ₹220 per TEU for container movement from ship to yard and ₹220 per TEU for movement from railway yard to wagon instead of differential rates prescribed earlier for different container categories. The revised rates is effective from July 2014 for a period of four years i.e. upto 30 June 2018. The VCTPL has not captured the effect of the revised rate in the cost statement. The estimate of equipment hire charges for container movement charges is revised considering unit rates prescribed in new contract agreement from 1 July 2014 onwards. For the period from 1 April 2014 to 30 June 2014 for the year 2014-15, this item is estimated based on the rate as per the old contract indicated by the VCTPL. That being so, 6% annual escalation is allowed in the estimation of this cost item for the years 2015-16 and 2016-17. This cost element is estimated on the modified traffic estimation for the years 2014-15 to 2016-17.

(b) The VCTPL in the revised cost statement has estimated the cost of hire of equipment at ₹150.80 lakhs in 2014-15, ₹203.61 lakhs in 2015-16 and ₹203.95 lakhs in 2016-17.

This includes ₹5 lakhs per annum for hire of normal equipment for yard repair and other house keeping purpose which is projected to escalate by 6% per annum. Apart from that it includes hire charge for 3 reach stackers @ ₹3 lakhs per equipment per month till October 2014 and the revised hire charges of ₹5.50 lakhs per reach stacker w.e.f. November 2014. The VCTPL has furnished copy of the contract entered by it dated 1 January 2014 in support of the hire charge estimated for reach stacker. On perusing this documentary evidence it is seen that the contract is for hire of 3 reach stacker @ ₹3 lakh per reach stacker / month for period of three years i.e. upto 1 January 2017. The VCTPL has not furnished any revised contract to substantiate the revised hire charge of ₹5.50 per month per reach stacker considered by it in the estimation. That being so, hire charge for reach stacker is estimated at ₹3 lakhs per reach stacker/ month for 3 reach stackers based on the documentary evidence made available by the VCTPL for all the three years 2014-15 to 2016-17. As regards hire charge for normal equipment for yard repair and other house keeping purpose, the VCTPL has not furnished any documentary evidence. Recognising that this item of expense is estimated at ₹5 lakhs per annum for the purposes specified and the expense estimated is not very

significant and is not likely to have any significant impact on the tariff, it is allowed as estimated by VCTPL for the year 2014-15. For the years 2015-16 and 2016-17, 6% escalation on this cost item is allowed as estimated by VCTPL.

(xix) The lease rentals estimated by VCTPL is ₹85.90 lakhs per annum during the years 2014-15 to 2016-17 by VCTPL. The VPT has confirmed the lease rental estimated by the VCTPL is in order. Hence, the lease rent as estimated by the VCTPL is considered in the analysis.

The VCTPL has brought out that the VPT is in the process of enhancing the lease rent in the coming years for which the land valuation is being carried out by them. Therefore, in case of any enhancement, VCTPL shall approach this Authority to factor it in its tariff if it takes place during the current tariff cycle. The lease rent of the VPT lands have expired in the year 2013 and are due for revision and hence the point made by the VCTPL merits consideration. If the VPT revises the lease rent for port lands and the revised lease rent is applied as per the provisions of the License Agreement by the VPT to the VCTPL then in such a scenario the VCTPL is allowed to approach this Authority to revise the tariff to that extent during the current tariff cycle.

(xx) The actual insurance cost for the year 2013-14 is reported at ₹80.81 lakhs. The insurance cost estimated by VCTPL for the years 2014-15 to 2016-17 are ₹96.42 lakhs, ₹125.71 lakhs and ₹200.53 lakhs respectively. The VCTPL has furnished copies of the Insurance cover which shows the premium amount for the insurance cover taken for the period September 2013 to September 2014 is ₹87.56 lakhs. For estimating the insurance cost for the years 2014-15 to 2016-17, the VCTPL has considered the actual estimated insurance of the respective previous years as the base. Further, it has considered 1% of the cost of capital additions towards civil and equipment proposed to be deployed during the respective years.

It is observed that based on the actual insurance cost reported for the 2014-15, the insurance cost works out to around 0.5% of the gross block of assets. The actual insurance premium of ₹80.81 lakhs reported in the year 2013-14 is considered as the insurance cost for the existing asset block of assets as on 31 March 2014 for the two years 2014-15 and 2015-16. For additions to the gross block of assets, insurance cost is estimated applying 0.50%. This modification is done because even for the past period 2011-12 to 2013-14, the actual insurance cost incurred by the VCTPL is found to be significantly lower than the insurance cost allowed in the last tariff order based on 1% of Gross block on the additions. The revised insurance cost for the years 2014-15 to 2016-17 considered in the cost statement is `93.46 lakhs, ₹113.71 lakhs and ₹157.95 lakhs respectively.

(xxi) The Other Expenses estimated by the VCTPL comprise of cost towards hire of manpower, tally charges, lashing unlashing expenses, reefer monitoring, security expenses, testing, VPT Rail charges etc.

For estimating hire cost of manpower for the years 2014-15 to 2016-17, the VCTPL has considered 10% annual escalation which is modified and restricted to 6% in the modified cost statement.

Contracts for tally charges and lashing/ unlashing charges are reportedly renewed and the renewed contracts are valid from July 2014 till June 2016 and July 2014 till March 2016 respectively. The VCTPL has estimated tally charges and charges for lashing / unlashing based on the revised contract for the period of the contract. For estimating tally charges for the year 2016-17 for the period of 9 months beyond the validity of contract, i.e. from July 2016 to March 2017 and for lashing and unlashing expense also for the F.Y. 2016-17, the VCTPL has applied 10% annual escalation. The annual escalation of 10% applied by the VCTPL for estimating these two items for the year 2016-17 is moderated to the admissible annual escalation of 6%.

For estimating hire cost of man power for the years 2014-15 to 2016-17 the VCTPL has applied 10% annual escalation taking the actual cost of 2013-14 as the base. The annual escalation has been moderated to 6% in the modified cost statement.

For estimating the VPT rail charges, the VCTPL has considered ₹2 lakhs p.m. as fixed charges for the year 2014-15 and for the years 2015-16 and 2016-17 it has applied 10% annual escalation over the estimates of the previous year. The estimate of Rail charges for the years 2015-16 and 2016-17 is moderated applying 6% annual escalation.

For reefer monitoring and connection charges and Pre-Test Inspection (PTI) charges, the contract copy furnished by the VCTPL shows that the contract is valid from 1 April 2014 to 31 March 2016. The VCTPL has estimated this cost item at the rate prescribed in the contract for the reefer monitoring i.e. ₹36/- for a

shift of 8 hours and ₹275 per inspection. The estimate of the VCTPL is accepted except for modifying it on account of the modified traffic projection considered in the estimation. Further, for the year 2016-17 the VCTPL has considered 10% escalation on existing unit rate which is moderated and considered at 6%.

The other items under this head are estimated by the VCTPL by taking the actual cost for the year 2013-14 as the base and by applying annual escalation of 6% per annum which are considered at the level estimated by the VCTPL.

(xxii) As stated earlier, the technical service contract entered by the VCTPL earlier with Dubai Ports International and United Liner Agencies (ULA) for providing technical knowhow and managerial services to VCTPL was for a period of five years and has subsided. The treatment given to the TSF in respect of the old contract has been explained while analyzing the past period performance relating to the previous tariff cycle.

As also stated earlier, the VCTPL has entered into a new contract on 10 March 2011 with DP World FZE (DPWF) for providing technical knowhow for the new equipment, for a period of five years. The contract copy furnished by VCTPL in this regard, however, shows that the contract is for providing comprehensive advisory services for the entire operations at the VCTPL. For the said services, the VCTPL has to pay DPWF an annual fixed fees of US$ 50000.

It is relevant here mention that the above mentioned contract entered by the VCTPL in March 2011 is with an organization involving one of its promoters. As per Clause 2.8.1. of the tariff guidelines of March 2005, Technical Service Fee (TSF) payable by the private terminals to their promoters or to their associate entity can be admitted as an item of cost for tariff fixation purposes if yard-stick of 'arms length relationship' is established as defined under Income Tax Act, 1961. As already pointed out in our last Order, the VCTPL was again requested to furnish the relevant Income tax Assessment Order allowing the TSF as an item of cost for income tax purpose and also furnish documentary evidence to support the actual of TSF arising out of the new contract and show that technical service fee is admitted as expenditure by the IT authorities as required under clause 2.8.2. of the revised tariff guidelines. As stated in the earlier paragraphs, the VCTPL has furnished IT assessment Orders for the Assessment Years viz. 2004-05 to 2009-10 with reference to the old contract. With reference to the second contract the VCTPL has not furnished the IT assessment Order. The VCTPL has requested that since the TSF for the first contract of Technical Fee has already been allowed, the TSF with reference to the second contract may also be allowed as item of expenditure and the terms and conditions are same in both and the transactions and arm's length transaction in respect of the first contract is accepted by the IT department. The VCTPL has also furnished the IT returns filed by it for the year 2011-12 and has also furnished a copy of report filed by it before the Assistant Commissioner of IT for the AY 2012-13 under section 92(E) of the Income Tax Act to establish that the TSF of second contract has been determined having regard to arm's length price computed as per provisions of the Income Tax Act, 1961.

In view of the above documents submitted by the VCTPL with reference to the second contract and also in view of the submissions made by the VCTPL that TSF for the old contract is admitted as expense by the IT which is substantiated with IT assessment Orders and recognising that the terms of second contract for TSF is same as the old contract, this Authority considers the technical service fee arising out of the second contract entered by VCTPL in the current cycle. The VCTPL should, however, at the time of next tariff revision furnish the relevant Income Tax Assessment Order allowing the TSF as an item of cost for income tax purpose and also furnish documentary evidence to support the actual payment of TSF arising out of this second contract or else the TSF expense with reference to the second contract admitted as expense in the current exercise will be adjusted i.e. nullified in the next tariff revision.

It is seen that the VCTPL has not amortized the TSF with reference to the second contract over the project period as done with reference to the first contract. In the cost statement prepared by us, the actual TSF for the years 2011-12 to 2013-14 reported in the Audited Accounts and estimated TSF for the years 2014-15 and 2015-16 aggregating to ₹143.24 crores is spread over the remaining period of the project i.e. 18 years from the year 2014-15 onwards and the annualized impact i.e. ₹7.95 lakhs is considered in the cost

statement. The total TSF considered in the cost statement with reference to the first and the second contract is thus ₹23.65 lakhs i.e. ₹15.70 lakhs for the first contract and ₹7.95 lakhs for the second contract.

(xxiii) Clause 2.4.1. of the guideline states that the benchmark for efficiency will be the average performance of the same operator at the same terminal achieved in the immediately preceding tariff cycle. For this purpose a comparison will have to be made of the cost reduction achieved by the operator in the immediately preceding tariff cycle with that of the tariff cycle, which preceded it.

The VCTPL has claimed efficiency gain of `2.70 lakhs for each of the years 2014-15 to 2016-17 in respect of fuel in the cost statement. The efficiency gain claimed by the VCTPL in the cost statement at ₹2.70 lakhs per annum for each of the years 2014-15 to 2016-17 does not match with the detailed efficiency gain computed by it. In the detailed computation, the VCTPL has estimated efficiency gain of ₹2.41 lakhs, ₹2.93 lakhs and ₹3.54 lakhs for the years 2014-15 to 2016-17 respectively. For this purpose, the VCTPL has compared the cost reduction in fuel achieved during the last tariff cycle i.e. years 2011-12 to 2013-14 over the actual average fuel consumption for the previous three years block viz. 2008-09 to 2010-11. The VCTPL has reported overall reduction in per TEU fuel consumption from 1.90 ltrs., 2.06 ltrs and 1.98 ltrs. for the years 2008-09 to 2010-11 to 2.30 ltr, 1.84 ltr and 1.76 ltr during the last tariff cycle covering the years 2011-12, 2012-13 and 2013-14 respectively. The average fuel consumption for the years 2011-12 to 2013-14 reported by the VCTPL is 1.96 ltrs. per TEU as against average fuel consumption for the earlier block of three years reported at 1.98 ltrs. per TEU. This means a reduction of 0.02 ltrs. per TEU is achieved by the VCTPL in the years 2011-12 to 2013-14 with reference to the average consumption of fuel in the preceding tariff cycle. The VCTPL has considered 50% of the savings achieved in the average fuel consumption at 0.012 ltrs per TEU to estimate the efficiency gain. The approach adopted by the VCTPL is found to be in order as per clause 2.4.1. of the tariff guidelines except for minor arithmetic error. 50% of 0.02 fuel savings comes to 0.01 ltrs. per TEU and not 0.012 ltrs. per TEU considered by the VCTPL and hence is corrected to that extent. The above approach adopted by the VCTPL is found to be in order and hence considered for assessing the efficiency gain. The other modifications done in the computation of efficiency gain is the traffic estimation for the years 2014-15 to 2016-17 which is considered at the modified level as explained earlier and the unit rate of fuel is considered at the modified unit rate of fuel applying 6% annual escalation instead of 10% annual escalation considered by the VCTPL. Consequent to the above modification, the modified efficiency gain comes to ₹1.62 lakhs, ₹2.02 lakhs and ₹2.27 lakhs for the years 2014-15 to 2016-17 as against ₹2.41 lakhs, ₹2.92 lakhs and ₹3.51 lakhs estimated by the VCTPL. A copy of the computation of efficiency gain is attached as **Annex - II**.

(xxiv) Clause 2.7.1 of the revised tariff guidelines stipulates that incase of private terminals, depreciation has to be allowed on straight line method with life norms adopted as per the Companies Act, 1956 or based on the life norms prescribed in the Concession Agreement whichever is higher. The VCTPL has confirmed that it has considered the rates for depreciation as prescribed in the Companies Act. For the purpose of tariff fixation, the VCTPL has made suitable adjustments in the depreciation figures in view of amortisation of the upfront fee and leasehold premium over the project period in line with the approach followed in the earlier general revisions Orders passed by this Authority.

(xxv) The Management and Administration Overheads comprise of Salary of Administrative staff, Traveling expenses, Marketing Expenses and administrative expenses. The actual management and administration overheads for the year 2013-14 is reported to be ₹2132.32 lakhs which includes total foreign exchange loss of ₹994.34 lakhs under the head administrative expense. For estimating Management and Administration Overheads for the years 2014-15 to 2016-17, the VCTPL has excluded the foreign exchange loss component of ₹994.34 lakhs and taking the actual management and general overhead of ₹1137.98 lakhs as the base for the year 2013-14 the VCTPL has applied 6% annual escalation for estimating all the items except staff cost. For staff cost it has applied 10% annual escalation. The estimate of the VCTPL is modified by applying 6% annual escalation instead of 10% annual escalation considered by the VCTPL in the estimation of staff cost. All the other items are considered as estimated by the VCTPL.

(xxvi). The amortisation of upfront fee is considered at ₹12.53 lakhs for each of the years 2014-15 to 2016-17 as has been done for the past period.

(xxvii). The VCTPL has estimated Finance and Miscellaneous Income (FMI) to the tune of ₹25.00 lakhs for each of the years 2014-15 to 2016-17 respectively as against actual FMI of ₹57.80 lakhs for the year 2013-14. Since FMI relates to miscellaneous income, the estimation made by VCTPL is relied upon in the analysis.

(xxviii). Under Finance and Miscellaneous Expenses, the VCTPL has considered the estimation towards Contribution to provident fund. The VCTPL has taken the actual Contribution to provident fund for the year 2013-14 as the base and considered 10% annual escalation for the years 2014-15 to 2016-17. The estimate of the VCTPL is modified considering 6% annual escalation instead of 10% considered by the VCTPL.

(xxix). The VCTPL has estimated additions to the gross block of assets to the tune of ₹1561.40 lakhs, ₹2928.45 lakhs and ₹7482.18 lakhs during the years 2014-15 to 2016-17. The Capital Employed comprising of Net Fixed Assets and Working Capital are analysed in the following paragraphs:

(a). Fixed Assets:

(i). Year 2014-15:

The VCTPL has proposed following additions to the gross block at an estimated cost of ₹1561.40 lakhs:

| **Particulars** | **Amount** | **Status/ Basis for estimates** |
|---|---|---|
| **Additional Yard development (ONGC Yard, CCR Yard & Yard near WS)** | **712.93** | |
| (ii). Container yard relaying (4000 sqm approx.) | 180.00 | Estimates |
| (iii). ONGC Yard | 291.43 | Already Capitalized |
| (iv). Yard near new workshop | 120.75 | Quotation submitted |
| (v). Yard near new CCR | 120.75 | Quotation submitted |
| | | |
| **Plant and Machinery** | **464.34** | |
| (i). Structural inspection as per the manufacture recommended procedure | 200.00 | Estimates |
| (ii). Energy monitoring system, Fuel Browser | 104.34 | Quotation submitted |
| (iii). Container weighment, DG-01, diesel monitoring system, etc., | 160.00 | Estimates |
| **Civil Asset** | **135.15** | Estimates/ Quotation submitted |
| **IT** | **144.12** | Estimates / Quotations submitted |
| **Office Equipments** | **99.85** | Estimate / Quotation submitted |
| **Furniture & Fixtures** | **5.00** | Estimate |
| | | |
| **Total additions to the gross block in the year 2014-15** | **1561.40** | |

The VCTPL has not furnished the present status of each of the above additions. However, based on the above details furnished by the VCTPL and detailed submissions made by

VCTPL for few additions brought out in the earlier paragraphs, the proposed additions to the gross block estimated by the VCTPL is relied upon and considered.

(ii). Year 2015-16:

The additions to the gross block proposed for the year 2015-16 are under the following heads:

| **Particulars** | **Amount** | **Status/ Basis for estimates** |
|---|---|---|
| **Additional Yard development (ONGC Yard, CCR Yard & Yard near WS)** | **312.31** | |
| **Plant and Machinery** | **2360.61** | |
| (i). Replacement of existing obsolete items like Digital Drive, Programmable Logic Controller (PLC), Absolute Encoders, sensors, operator cabin, control panel, new joy stick, Load cell system and Remotely accessible Crane Management system with latest items in QC1 and QC2 | 539.03 | Quotations submitted |
| (ii). Solar plant for 200KW | 164.35 | Quotations submitted |
| (iii). Mobile fire tender, CPIS and DGPS for the RTGCs items for RTGCs, etc., online monitoring system | 250.00 | Quotations submitted |
| (iv). Health safety & Environment | 13.50 | Estimates |
| (v). Operational Equipments | 1393.73 | Estimates |
| | | |
| **IT** | **250.53** | Quotations submitted |
| **Furniture & Fixtures** | **5.00** | Estimates |
| | | |
| **Total Capital Expenditure** | **2928.45** | |

The VCTPL has not furnished the present status of each of the above investments. However, based on the above details furnished by the VCTPL, the additions to the gross block estimated by the VCTPL is relied upon and considered.

(iii). Year 2016-17:

The following additions to the gross block to the tune of ₹7482.18 lakhs is considered by the VCTPL:

| **Particulars** | **Amount** | **Status** |
|---|---|---|
| **Plant and Machinery** | **7416.62** | |
| Replacement of 1 RMQC and 2 RTGC, 2 new RTGCs & Electrical Installations | 7116.62 | Estimates |
| CPIS and DGPS for the RTGCs (75 lacs X 6) | 300.00 | Estimates |
| | | |
| **IT** | **50.56** | Estimates & Quotation submitted |
| **Office Equipments** | **10.00** | Estimates |
| **Furniture & Fixtures** | **5.00** | Estimates |
| | | |
| **Total Capital Expenditure** | **7482.18** | |

Of the total additions to the gross block in the year 2016-17, major additions is under the head plant and machinery towards replacement of 2 old RTGCs and 1 RMQC under the head plant and machinery and in addition proposed to procure 2 new RTGC during the

year 2016-17. The VCTPL has stated that it has 2 old RTGCs which are 22 to 24 years old. With the increase in traffic, the VCTPL has stated that the work load on these equipments have increased and resulted in frequent breakdown which is affecting the operational activities. Further, as the cranes are more than 22 years old, there is a difficulty in getting critical spares for running these equipment efficiently. Hence the VCTPL has proposed to replace 02 no. of old RTGCs with the 2 new ones during the period 2016-17. In addition the VCTPL proposes to add two new RTGCs.

Further, the VCTPL proposes to replace 2 RMQCs since the cranes are more than 30 years old and are unable to handle large size vessels affecting the overall operational performance on the vessel. Of the 2 old RMQCs, the VCTPL has planned to replace one RMQC in the current tariff cycle in the year 2016-17 and another one will be in next tariff cycle. New quay crane is expected to enable VCTPL to handle large container vessels and also maintain the present productivity levels. For estimating the capital cost for RTGCs and RMQCs the VCTPL has reduced the salvage value of the old equipment from the estimate of the new equipment which is relied upon in this analysis. The capital cost as estimated by the VCTPL is relied upon.

The VPT has not furnished any comments on the reasonableness of the additions to the gross block proposed by the VCTPL despite specific request. Appendix 16 of the LA requires the Licensee to replace the equipment on expiry of their life as per VPT norms and the licensee should plan for replacement well ahead of the time of expiry of its life. In view of the provision in the LA, the proposal of the VCTPL for replacement of two RTGCs, plus procurement of 2 more RTGCs and replacement of old RMQCs with new one as estimated by the VCTPL is relied upon and considered. All the other additions to the gross block as estimated by the VCTPL are also considered.

(b) Working Capital:

(i) The VCTPL has considered one months total operating income. It has stated estimation of Sundry debtors is done based on trends. Consideration of one months income as Sundry debtors is not in line with the norms prescribed in Clause 2.9.9. of the tariff guidelines of 2005 and hence not considered in the analysis.

This Authority has passed an Order on 30 September 2008 announcing refinement in the 2005 tariff guidelines which, inter alia, recognises certain items which flow from the License Agreement as part of Sundry Debtor. The License Agreement entered by the VCTPL the VPT, does not prescribe any advance payment of lease rentals.

As per Article 5.1 of the LA entered between VCTPL and VPT, the royalty is payable on $7^{th}$ day of the immediately subsequent month. It is thus clear that as per LA, the VCTPL is not required to make any advance payment of royalty. Hence prepayments of expenses are not considered in the estimates of the working capital for the years 2014-15 to 2016-17.

(ii) The VCTPL has considered the six months consumption of stores excluding fuels for the years 2013-14 as the base and applied 6% annual escalation to arrive at the estimates for the years 2014-15 to 2016-17. The inventory estimated by the VCTPL in the computation of working capital is considered.

(iii) Cash balance has been calculated at one month's modified operating expenses including overheads.

(iv) The VCTPL has estimated current liabilities for the years 2014-15 to 2015-16 considering the current liability of 2013-14 as the base and prorata adjusted for the total

expenses estimated for the years 2014-15 to 2016-17. The approach adopted by the VCTPL is not in line with the norms prescribed in the guidelines. In the current tariff revision exercise, current liabilities considered for the year 2013-14 is considered for the years 2014-15 to 2016-17 in the estimation of the working capital.

(v) Based on the above analysis, the Working Capital results in a negative figure. Since the Working Capital is negative, it has been taken as nil.

(c) The unamortized portion of preliminary expense, upfront fee forms part of the capital employed and on which return is allowed. Subject to above modification, the Capital Employed for the years 2014-15 to 2016-17 which consists of only the Net Block of assets at ₹11729.23 lakhs, ₹12681.61 lakhs and ₹17419.66 lakhs respectively is considered in this analysis as against ₹12769.49 lakhs, ₹13805.06 lakhs and ₹18656.05 lakhs considered by the VCTPL.

(xxx) The VCTPL has assessed the optimum quay capacity for the years 2014-15 and 2016-17 at 662256 TEUs per annum. The optimal yard capacity assessed by VCTPL is 3,54,000 TEUs for the year 2013-14 which is estimated to increase to 3,95,500 TEUs in the year 2014-15, 4,13,000 TEUs per annum for the years 2015-16 and 2016-17. The VCTPL has confirmed that investment in yard development will result in additional annual capacity which is considered in the computation of the optimal yard capacity. The VCTPL has stated that of the additional land of 15000 sq. mtrs. taken up from the port for yard development, the entire 15000 sqm cannot be utilized for container stacking. Leaving aside space for equipment maneuvering and operational area, 10000 sqm. of the space is considered for stacking of container. The VPT has stated that the optimal yard capacity will increase by 247639 TEUs for the period 2014-15 to 2016-17 considering the development of 6000 sq.m. of existing area and taking over of 15,000 sq. mtrs. of additional land in the current tariff cycle. While assessing the additional optimal yard capacity it is seen that the VPT has considered 720 grounds slots. This Authority has while determining the upfront tariff cases for reasons recorded decided that the norms of 720 grounds slots can not be considered. Hence the optimal capacity assessed by the VPT considering 720 grounds slots is not relied upon. The optimal capacity as assessed by the VCTPL considering 360 grounds slots, 2.5 stack height and 3 days average dwell time is relied upon in this analysis. Based on the optimal capacity assessed by VCTPL and the modified tariff considered in the anlaysis the capacity utilization comes to 63.46%, 71.30% and 75.56% for the year 2014-15 to 2016-17 respectively.

The tariff guidelines of 2005 prescribe a minimum capacity utilisation of 60% for claiming full Return on Capital Employed (ROCE). However, it is relevant to state that clause 2.9.11. of the tariff guidelines of 2005 stipulates that if the investment made by the private operator is in accordance with the obligations under the concession agreement it will be considered for ROCE even if full capacity utilisation is not achieved. The VPT has not furnished any specific comments on whether the proposed investment is as per the provsions in the LA. The VCTPL has confirmed that capex proposed are to keep the existing assets in good condition and for achieving the overall productivity standard envisaged in the LA. Recognising the fact the VPT has not made any adverse comments on the investments proposed by the VCTPL, the statement of the VCTPL is relied upon. Accordingly, full Return at 16% claimed by the VCTPL on the capital employed is allowed as per the tariff guidelines of 2005.

(xxxi) Subject to the above discussions, the cost statement filed by the VCTPL for the years 2014-15 to 2016-17 has been modified. The modified Cost statement is attached as **Annex - III**. The results disclosed in the cost statement at the existing tariff level is summarized below:

(**₹ in lakhs**)

| **Particulars** | **2014-15** | **2015-16** | **2016-17** | **Total** |
|---|---|---|---|---|
| Operating Income | 8181.86 | 9596.93 | 10171.52 | 27950.31 |
| Net Surplus | (-)2.85 | 257.04 | (-)1299.15 | (-)1044.96 |
| Net Surplus/ deficit as a percentage of Operating Income | (-)0.03% | 2.68% | (-)12.77% | (-)3.38% |

The above table depicts a total deficit of ₹1044.96 lakhs at the existing level of tariff level for the years 2014-15 to 2016-17. In view of the deficit position reflected in the cost statement of VCTPL for the years 2014-15 to 2016-17, there is a case for granting an increase in tariff, but not upto the level of increase proposed by the VCTPL.

While granting extension to the validity of the Scale of Rates of VCTPL for the period beyond the original validity of 1 April 2014, it was stated that additional surplus, if any, over and above the admissible cost and permissible return for the period post 1 April 2014 will be adjusted fully in the tariff to be determined. The cost statement shows a marginal loss of ₹2.85 lakhs for the year 2014-15. The cost statement for the year 2014-15 shows a deficit position and hence question of adjustment of surplus does not arise. In any case for determination of the final tariff, the aggregate of the deficit / surplus for the years 2014-15 to 2016-17 is considered as explained in the subsequent paragraph hence the VCTPL will not be put into any disadvantageous position as well.

The VCTPL has sought a tariff increase of around 28.09% for all containers excluding transhipment container. As regards charges for providing gang way, the increase proposed by the VCTPL works out to 10% per hour per gangway. For transhipment containers, the VCTPL has stated it has proposed 15.17% reduction over the existing tariff. Considering the existing tariff for transhipment container at ₹4384.80 for 20' containers and the proposed (reduced) rate of ₹3720 for the same, the percentage reduction comes to 15.16% which slightly varies from 15.17% indicated by VCTPL. As regards tariff for other services prescribed in Section II for visitor entry pass, vehicle entry pass, photography the VCTPL has proposed status quo. The VCTPL has proposed 28% increase in the charges for use of terminal facilities by Non container vessels.

In view of the overall deficit position of ₹1046.46 lakhs for the three years 2014-15 to 2016-17 there is a case for granting increase but not at the level sought by the VCTPL.

Before arriving at the tariff increase to be granted, it is relevant to decide the tariff for transhipment container. As stated earlier, whilst the VCTPL has proposed increase in all the tariff items by 28.09%, in case of handling of transhipment containers it has proposed 15.16% reduction. When sought clarification for the proposed reduction, the VCTPL has clarified that Government of India has declared Vizag as a container transshipment port in the east coast as per National Maritime Development Programme (NMDP). In order to compete with the foreign ports and attract more transshipment traffic to Vizag, reduction in the handling rate for transhipment container is proposed to attract the transhipment traffic, which in turn will enable main line vessels to call Vizag port. It is relevant to state here that if reduction proposed by VCTPL in the handling rate of transshipment container is to be considered at ₹3720 per 20' container as against existing rate prescribed in the SOR of VCTPL at ₹4384.80 then it will mean flow of cross subsidy from normal container to handling of transshipment container. Clause 5.5.1 of the tariff guidelines stipulate that a concessional tariff need to be prescribed for handling the transhipment containers and the tariff for this

category should not exceed 1.5 times the tariff prescribed for handling normal containers. The existing handling rate prescribed for transhipment container itself is 1.18 times the rates prescribed for handling normal containers. At the reduced level of tariff of transhipment container proposed by the VCTPL, the tariff for transhipment container will be 0.88 times the tariff for normal container. The tariff guidelines of 2005 stipulates the rate for transhipment container should not exceed 1.5 times the rate for normal container. It does not restrict for prescribing tariff lower than the tariff for a normal container. In view of the submissions made by the VCTPL that the Government of India has declared Vizag as a container transshipment port in the east coast as per National Maritime Development Programme (NMDP) and the reduction proposed in the transhipment container is mainly to compete with the foreign ports to attract more transshipment traffic to Vizag and also recognising the fact that the VCTPL has allowed rebate over existing tariff of transhipment container as brought out in the past period analysis to attract traffic and more importantly the licensor port VPT has also not raised any objection on the reduction in the tariff of transhipment container proposed by VCTPL, this Authority accepts the proposal of the VCTPL for reduction in the tariff of transhipment container by 15.16% i.e. from existing tariff of ₹4384.80 to ₹3720 for a 20' transhipment container. Reduction of 15.16% in the tariff for 40' and above 40' transhipment containers and coastal transhipment container is also granted as proposed by the VCTPL. The reduction effected in transshipment container will be effective, however, from 1 April 2016. For the Financial year 2015-16, the tariff for transshipment container will continue at the prevailing level. In any case, the VCTPL has the flexibility to levy the rate lower than the tariff level approved by this Authority.

Now, the tariff increase granted for the other tariff items other than transhipment container is explained. It is notable that the VCTPL is in a marginal deficit of ₹2.85 lakhs in the year 2014-15 and it is in revenue surplus position to the tune of ₹257.04 lakhs in the year 2015-16. For the year 2016-17, there is revenue deficit to the tune of ₹1299.15 lakhs. This is seen to be mainly on account of additions proposed by VCTPL to the gross block in the year 2016-17 which, amongst other items, includes estimated investment of ₹7113.61 lakhs for procurement of 4 new RTGCs including replacement of 2 old RTGCS and replacement of 1 old RMQC with one number of new RMQC in the year 2016-17. The cost position for the years 2014-15 and 2015-16, however, reflects a overall surplus position of ₹234.19 lakhs. That being so, it is not appropriate to grant increase in the tariff from 2015-16 onwards and burden the users for an investment and the related cost, the benefit of which is likely to be available only in the year 2016-17. That being so, the tariff increase is allowed in the year 2016-17 only.

In order to bridge the total deficit of ₹1044.96 lakhs estimated for the years 2014-15 to 2016-17, a tariff hike of 13.10% is required from 1 April, 2016 for all the categories of containers and services except the transhipment containers. In other words, the tariff increase of 13.10% is allowed across the board in all the tariff items under Section I (excluding section 1.2. relating to transhipment container) and Section II of the Scale of Rates over the existing level of tariff in the year 2016-17 from 1 April, 2016 subject to the condition that the equipment proposed viz. 4 RTGCs and 1 new RMQC is commissioned by the VCTPL by 1 April, 2016. In other words, the tariff increase of 13.10% will become effective only from the date of commissioning of the 4 new RTGCs and 1 RMQC or 1 April 2016 whichever is later. As stated earlier,

tariff for transshipment container is reduced by 15.16% as requested by VCTPL but from 1 April, 2016. A suitable note to that effect is incorporated in its SOR. **As per Clause 3.3.1. of the 2005 guidelines VCTPL has the option to approach this Authority for review of the order to the extent of errors apparent on the face of record within 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India.**

(xxxii). In line with clause 2.18.2 of the tariff guidelines, the proposed note 2(iii)(b) has been modified to reflect the prevailing Prime Lending Rate of State Bank of India at 14.75% plus 2%.

(xxxiii). The tariff guidelines stipulate that tariff should be linked to benchmark of the levels of productivity. Merely stating that average turnaround time of the vessel has reduced from 26.2 hours to 20.2 hours due to improvement in productivity to 52 moves/hour may not serve any useful purpose unless a suitable incentive/disincentive linked to the performance achieved below/above the benchmark level of productivity is prescribed in the SOR. The VCTPL is, therefore, advised to propose a well analyzed proposal linking the tariff with the productivity level at the time of the next tariff review.

(xxxiv). The tariff guidelines of 2005 applicable for the BOT operators prescribe tariff validity cycle of three years. Since the financial position considered for the purpose of this analysis is only till 31 March 2017, the validity of the revised Scale of Rates of the VCTPL is prescribed till on 31 March, 2017.

(xxxv). The validity of the existing SOR of the VCTPL has been extended from time to time and the last extension of validity of the existing SOR is granted till 31 March, 2015. The revised Scale of Rates will come into effect after expiry of 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette. Hence, the validity of existing Scale of Rates is deemed to have been extended till the revised Scale of Rates approved comes into effect.

11.1. In the result, and for the reasons give above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the revised Scale of Rates of the VCTPL which is attached as **Annex - IV**.

11.2. The tariff of the VCTPL has been fixed relying on the information furnished by the operator and based on assumptions made as explained in the analysis. If this Authority, at any time, during the prescribed tariff validity period, finds that the actual position varies substantially from the estimates considered or there is deviation from the assumptions accepted herein, this Authority would require VCTPL to file a proposal ahead of the schedule to review its tariff and to set-off the advantage as per the revised tariff guidelines accrued on account of such variations in the revised tariff.

11.3. In this regard, the VCTPL is requested furnish a report of the actual physical and financial performance within 15 days of completion of each quarter of a year in the same format in which the cost statement for the tariff proposals are filed. The report should also be accompanied with the reasons for variation from the estimates relied upon for fixing the tariff in force. If a variation of (+) / (-) 20% is observed between the actual and the estimates for two consecutive quarterly period, this Authority will call upon the concerned operator to submit their proposal for an ahead of scheduled review. If the VCTPL fails to file a tariff proposal within the time limit to be stipulated by this Authority, this Authority will proceed *suo motu* to review the tariff.

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT.-III/4/Exty./143/2015(27)]

**Annex - I**

**Analysis of performance of VCTPL for the years 2011-12 to 2013-14 based on actuals vis-a-vis Estimates.**

**VISAKHA CONTAINER TERMINAL PRIVATE LIMITED**

**Analysis of performance of VCTPL for the years 2011-12 to 2013-14 based on actuals vis-a-vis Estimates.**

(₹ in Lakhs)

| Sr. No. | Particulars | Estimates in the tariff Order of October 2011 | | | | Actuals | | | | % Variation |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 2011-12 | 2012-13 | 2013-14 | Total | 2011-12 | 2012-13 | 2013-14 | Total | |
| | | | | | | | | | | |
| | **Traffic (In TEUs)** | **170000** | **195000** | **2,25,000** | **5,90,000** | **2,34,697** | **2,47,134** | **2,62,091** | **7,43,922** | **26%** |
| | | | | | | | | | | |
| I | **Total Operating Income** | | | | | | | | | |
| | Container handling income | 4054.46 | 4932.95 | 5959.10 | 14,946.52 | 5,539.13 | 6,643.19 | 7,604.83 | 19,787.15 | 32% |
| | Others | 272.90 | 334.59 | 416.70 | 1,024.19 | 1,286.99 | 842.89 | 882.99 | 3,012.87 | 194% |
| | **Total** | **4,327.36** | **5,267.54** | **6,375.80** | **15,970.71** | **6,826.11** | **7,486.08** | **8,487.82** | **22,800.01** | **43%** |
| | | | | | | | | | | |
| II | **Operating Costs (excluding depreciation)** | | | | | | | | | |
| | Operating & Direct Labour | 294.04 | 331.37 | 372.12 | 997.54 | 189.03 | 253.85 | 291.24 | 734.13 | |
| | Maintenance Labour | 178.83 | 198.86 | 230.30 | 607.99 | 214.21 | 285.16 | 340.25 | 839.62 | |
| | Equipment Running Costs | 736.67 | 981.21 | 1111.54 | 2,829.42 | 902.98 | 1,056.71 | 1,133.22 | 3,092.91 | |
| | Royalty / revenue share | 145.78 | 191.10 | 344.54 | 681.42 | 222.01 | 242.19 | 403.74 | 867.95 | |
| | Equipment Hire | 587.47 | 488.04 | 563.12 | 1,638.62 | 817.06 | 692.55 | 698.02 | 2,207.63 | |
| | Lease Rentals | 78.71 | 78.71 | 78.71 | 236.12 | 84.96 | 92.73 | 88.07 | 265.76 | |
| | Insurance | 64.35 | 142.25 | 153.53 | 360.13 | 46.06 | 67.71 | 80.81 | 194.57 | |
| | Other expenses | 282.09 | 330.29 | 390.48 | 1,002.86 | 332.64 | 350.37 | 411.14 | 1,094.15 | |
| | Technical Service Fee | 15.70 | 15.70 | 15.70 | 47.09 | 15.70 | 15.70 | 15.70 | 47.09 | |
| | Effect of Efficiency gain achieved in power cost considered | 1.76 | 2.25 | 2.75 | 6.76 | - | - | - | - | |
| | **Total** | **2,385.38** | **2,759.77** | **3,262.79** | **8,407.94** | **2,824.65** | **3,056.96** | **3,462.18** | **9,343.80** | **11%** |
| | | | | | | | | | | |
| III | Depreciation | 779.64 | 1,292.51 | 1,036.99 | 3,109.14 | 628.91 | 1,316.12 | 1,508.83 | 3,453.86 | 11% |
| | | | | | | | | | | |
| IV | **Overheads** | | | | | | | | | |
| | Management & Administration overheads | 469.99 | 498.19 | 528.08 | 1,496.27 | 722.04 | 968.78 | 1,139.64 | 2,830.47 | |
| | Preliminary expenses & Upfront Payment write-off | 12.53 | 12.53 | 12.53 | 37.59 | 12.53 | 12.53 | 12.53 | 37.58 | |
| | **Total** | **482.52** | **510.72** | **540.61** | **1,533.85** | **734.57** | **981.30** | **1,152.17** | **2,868.04** | **87%** |
| | | | | | | | | | | |
| V | **Operating Surplus / (Deficit) (I) – (II) – (III) - (IV)** | **679.82** | **704.54** | **1,535.41** | **2,919.77** | **2,637.98** | **2,131.69** | **2,364.64** | **7,134.31** | **144%** |
| | | | | | | | | | | |
| VI | **Finance & Miscellaneous Income (FMI)** | | | | | | | | | |
| | Others | 19.80 | 21.78 | 23.96 | 65.54 | 26.26 | 31.94 | 57.80 | 116.00 | |
| | **Total** | **19.80** | **21.78** | **23.96** | **65.54** | **26.26** | **31.94** | **57.80** | **116.00** | **77%** |
| | | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| VII | **Finance & Miscellaneous Expenses (FME)** | | | | | | | | | |
| | Contribution of Provident Fund | 36.83 | 41.86 | 48.35 | 127.04 | 34.46 | 45.71 | 81.85 | 162.02 | |
| | **Total** | **36.83** | **41.86** | **48.35** | **127.04** | **34.46** | **45.71** | **81.85** | **162.02** | **28%** |
| | | | | | | | | | | |
| VIII | FMI Less FME (VI) - (VII) | (17.03) | (20.08) | (24.39) | (61.50) | (8.20) | (13.77) | (24.05) | (46.02) | |
| | | | | | | | | | | |
| IX | **Surplus Before Interest and Tax (V) + (VIII)** | **662.79** | **684.46** | **1,511.02** | **2,858.27** | **2,629.78** | **2,117.93** | **2,340.59** | **7,088.30** | **148%** |
| | | | | | | | | | | |
| X | **Capital Employed** | 13027.11 | 11935.14 | 12343.67 | 12,435.30 | 5,651.54 | 13,041.93 | 11,964.29 | 10,219.25 | -18% |
| | | | | | | | | | | |
| XI | **Return on Capital Employed @ 16%** | 2084.34 | 1909.62 | 1974.99 | 5968.95 | 904.25 | 2086.71 | 1914.29 | 4,905.24 | -18% |
| | | | | | | | | | | |
| XII | Capacity Utilization | 62.47% | 71.66% | 82.68% | 72% | 94.45% | 69.81% | 74.04% | 79% | 10% |
| | | | | | | | | | | |
| XIII | **ROCE adjusted for capacity utilization** | 2084.34 | 1909.62 | 1974.99 | 5,968.95 | 904.25 | 2,086.71 | 1,914.29 | 4,905.24 | -18% |
| | | | | | | | | | | |
| XIV | **Net Surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)** | **(1,421.55)** | **(1,225.16)** | **(463.96)** | **(3,110.67)** | **1,725.54** | **31.22** | **426.30** | **2,183.06** | **-170%** |
| | | | | | | | | | | |
| XV | **Past period surplus for the period 2008-09 to 2010-11 accrued to VCTPL as assesed in 11 October 2011 order** | | | | 2,402.46 | | | | | |
| | | | | | | | | | | |
| XVI | **Set off of past period surplus for the period 2011-12 to 2013-14 accrued to VCTPL as per TAMP calculation** | 800.82 | 800.82 | 800.82 | **2,402.46** | 0.00 | 0.00 | 0.00 | **-** | |
| | | | | | | | | | | |
| XVII | **Total Net Surplus/ Deficit** | **(620.73)** | **(424.34)** | **336.86** | **(708.21)** | **1,725.54** | **31.22** | **426.30** | **2,183.06** | **-408%** |
| | | | | | | | | | | |

**Adjustment of past surplus**

| **Particulars** | **Estimates for the years 2011-12 to 2013-14 in the last tariff Order** | **Actuals for the years 2011-12 to 2013-14** | **Actual additional surplus** | **To be set off in %** | **To be set off during the current tariff cycle** |
|---|---|---|---|---|---|
| Actual Additional income from Non Container Vessels (NCV) | 90.00 | 287.41 | 197.41 | **100%** | 197.41 |
| Total additional Surplus/ deficit for the years 2011-12 to 2013-14 | -708.21 | 2183.06 | | | |
| Total net Surplus/ deficit excluding the NCV income | -798.21 | 1895.65 | 1895.65 | **50%** | 947.82 |
| | | | | | |
| **Total surplus** | **-1416.42** | **4366.12** | **2093.06** | | **1145.23** |

**ANNEX - II**

**COMPUTATION OF EFFICIENCY GAIN ACHIEVED BY VCTPL**

| Sl No | Particulars | | | | 2008-09 | 2009-10 | 2010-11 | 2011-12 | 2012-13 | 2013-14 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **A** | **Power** | | | | | | | | | |
| | **Throughput In Teus** | | | | 87637 | 98000 | 145426 | 234697 | 247134 | 262091 |
| | | | | | | | | | | |
| 1 | **Total Units consumed by QCs** | | | | 355692 | 383075 | 558130 | 857171 | 1075690 | 1703112 |
| 2 | Units Consumed per TEU- variable (QCS) | | | | 4.06 | 3.91 | 3.84 | 3.65 | 4.35 | 6.50 |
| 3 | **Average electricity consumption per TEU** | | | | | 3.94 | | | 4.83 | |
| 4 | Reduction in the consumption of power, if any, achieved | | | | | | | | -0.90 | |
| 5 | **50% reduction achieved in consumption of power considered for computation of efficiency gain** | | | | | | | | Since the consumption per teu has increased no efficiency gain considered | |
| **B** | **Fuel** | | | | **2008-09** | **2009-10** | **2010-11** | **2011-12** | **2012-13** | **2013-14** |
| 1 | **Throughput In Teus** | | | | 87637 | 98000 | 145426 | 234697 | 247134 | 262091 |
| 2 | Total consumption (ltrs) | | | | 166218.00 | 202205.00 | 287637.00 | 5,40,396.01 | 4,54,517.00 | 4,61,304.00 |
| 3 | Fuel consumption in litres per TEU (estimated by VCTPL) | | | | 1.90 | 2.06 | 1.98 | 2.30 | 1.84 | 1.76 |
| 4 | Average Fuel consumption per TEU | | | | | 1.98 | | | 1.96 | |
| 5 | Reduction in the consumption of fuel, if any, achieved | | | | | | | | 0.02 | |
| 6 | **50% reduction achieved in consumption of power considered for computation of efficiency gain** | | | | | | | | 0.010 | |

**C TOTAL EFFICIENCY GAIN CONSIDERED FOR THE YEARS 2014-15 to 2016-17**

| | | | Estimates by VCTPL | | | Estimates modified by TAMP | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Sl No** | **Particulars** | | **2014-15** | **2015-16** | **2016-17** | **2014-15** | **2015-16** | **2016-17** | | |
| | | | | | . | | | . | | |
| 1 | Throughput in Teus | | **275000** | **290000** | **305000** | **251000** | **294485** | **312154** | | |
| | | | | | | | | | | |
| 2 | **Fuel** | | | | | | | | | |
| (i) | 50% Savings in fuel Consumption per TEU | | 0.012 | 0.012 | 0.012 | 0.010 | 0.010 | 0.010 | | |
| (ii) | Rate per ltr (in Rs.) | | 73.00 | 84.00 | 96.00 | 67.04 | 71.07 | 75.33 | | |
| (iii) | Efficiency gain in fuel Cost {1*(i)*(ii)} (Rs. in lakhs) | | **2.41** | **2.92** | **3.51** | **1.62** | **2.02** | **2.27** | | |
| | | | | | | | | | | |
| 3 | **Efficiency gain (Rs. in lakhs)** | | **2.41** | **2.92** | **3.51** | **1.62** | **2.02** | **2.27** | | |

**ANNEX - III**

**VISAKHA CONTAINER TERMINAL PRIVATE LIMITED**
**Consolidated Income & Cost statement for the private terminal**

**(₹ in Lakhs)**

| Sr. No. | Particulars | Actuals | | | Estimates at the existing level of tariff as given by VCTPL | | | | Estimates at the existing level of tariff as modified by TAMP | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | **2011-12** | **2012-13** | **2013-14** | **2014-15** | **2015-16** | **2016-17** | **Total** | **2014-15** | **2015-16** | **2016-17** | **Total** |
| | **Traffic (In TEUs)** | **234697** | **247134** | **2,62,091** | **2,75,000** | **2,90,000** | **3,05,000** | **8,70,000** | **2,51,000** | **2,94,485** | **3,12,154** | **8,57,639** |
| | **Optimal Capacity** | 248500 | 354000 | 354000 | 3,95,500 | 4,13,000 | 4,13,000 | 12,21,500 | 3,95,500 | 413000 | 413000 | 12,21,500 |
| I | **Total Operating Income** | | | | | | | | | | | |
| | Container handling income | 5,539.13 | 6,643.19 | 7,604.83 | 7,631.20 | 8,039.20 | 8,447.13 | 24,118 | 7271.06 | 8530.75 | 9042.59 | 24,844 |
| | Others | 1,286.99 | 842.89 | 882.99 | 940.56 | 974.93 | 1,012.82 | 2,928 | 910.80 | 1066.18 | 1128.93 | 3,106 |
| | **Total** | **6,826.11** | **7,486.08** | **8,487.82** | **8,571.75** | **9,014.14** | **9,459.96** | **27,045.85** | **8181.86** | **9596.93** | **10171.52** | **27,950.31** |
| II | **Operating Costs (excluding depreciation)** | | | | | | | | | | | |
| | Operating & Direct Labour | 189.03 | 253.85 | 291.24 | 320.37 | 352.40 | 387.64 | 1,060 | 308.72 | 327.24 | 346.88 | 983 |
| | Maintenance Labour | 214.21 | 285.16 | 340.25 | 374.27 | 411.70 | 452.87 | 1,239 | 360.85 | 382.26 | 405.24 | 1,148 |
| | Equipment Running Costs | 902.98 | 1,056.71 | 1,133.22 | 1,725.98 | 1,653.57 | 1,955.98 | 5,336 | 1262.93 | 1450.94 | 1656.22 | 4,370 |

| | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Royalty / revenue share | 222.01 | 242.19 | 403.74 | 471.63 | 657.21 | 747.25 | 1,876 | 430.47 | 667.38 | 764.78 | 1,863 |
| | Equipment Hire | 817.06 | 692.55 | 698.02 | 875.01 | 1,013.45 | 1,107.09 | 2,996 | 712.49 | 831.87 | 920.99 | 2,465 |
| | Lease Rentals payable | 84.96 | 92.73 | 88.07 | 85.90 | 85.90 | 85.90 | 258 | 85.90 | 85.90 | 85.90 | 258 |
| | Insurance | 46.06 | 67.71 | 80.81 | 96.42 | 125.71 | 200.53 | 423 | 93.46 | 113.71 | 157.95 | 365 |
| | Other expenses | 332.64 | 350.37 | 411.14 | 438.53 | 464.22 | 505.99 | 1,409 | 431.27 | 473.17 | 512.27 | 1,417 |
| | Technical Service Fee | 15.70 | 15.70 | 15.70 | 124.59 | 114.45 | 94.17 | 333 | 23.65 | 23.65 | 23.65 | 71 |
| | **Total** | **2,824.65** | **3,056.96** | **3,462.18** | **4,512.70** | **4,878.62** | **5,537.42** | **14,929** | **3,709.75** | **4,356.14** | **4,873.88** | **12,940** |
| III | Depreciation | 628.91 | 1,316.12 | 1,508.83 | 1,694.58 | 1,969.22 | 2,737.28 | 6,401 | 1,694.58 | 1,969.22 | 2,737.28 | 6,401 |
| IV | **Overheads** | | | | | | | | | | | |
| | Management & Administration overheads | 722.04 | 968.78 | 1,139.64 | 1,230.67 | 1,331.38 | 1,440.81 | 4,003 | 1206.26 | 1278.64 | 1355.35 | 3,840 |
| | Preliminary expenses & Upfront Payment | 12.53 | 12.53 | 12.53 | 12.53 | 12.53 | 12.53 | 38 | 12.53 | 12.53 | 12.53 | 38 |
| | **Total** | **734.57** | **981.30** | **1,152.17** | **1,243.20** | **1,343.90** | **1,453.34** | **4,040.44** | **1,218.79** | **1,291.16** | **1,367.88** | **3,877.83** |
| V | **Operating Surplus / (Deficit) (I) – (II) – (III) - (IV)** | **2,637.98** | **2,131.69** | **2,364.64** | **1,121.27** | **822.39** | **(268.09)** | 1,676 | **1,558.74** | **1,980.41** | **1,192.47** | 4,732 |
| VI | **Finance & Miscellaneous Income (FMI)** | | | | | | | | | | | |
| | Others | 26.26 | 31.94 | 57.80 | 25.00 | 25.00 | 25.00 | 75 | 25.00 | 25.00 | 25.00 | 75 |
| | **Total** | **26.26** | **31.94** | **57.80** | **25.00** | **25.00** | **25.00** | 75 | **25.00** | **25.00** | **25.00** | 75 |
| | | | | | | | | | | | | |
| VII | **Finance & Miscellaneous Expenses (FME)** | | | | | | | | | | | |
| | Contribution to Provident Fund | 34.46 | 45.71 | 81.85 | 90.04 | 99.04 | 108.95 | 298 | 86.77 | 91.97 | 97.49 | 276 |
| | **Total** | **34.46** | **45.71** | **81.85** | **90.04** | **99.04** | **108.95** | 298 | **90.04** | **99.04** | **108.95** | 298 |
| VIII | FMI Less FME (VI) - (VII) | (8.20) | (13.77) | (24.05) | (65.04) | (74.04) | (83.95) | (223.03) | (65.04) | (74.04) | (83.95) | (223.03) |
| IX | **Surplus Before Interest and Tax (V) + (VIII)** | **2,629.78** | **2,117.93** | **2,340.59** | **1,056.23** | **748.35** | **(352.03)** | **1,452.55** | **1,493.70** | **1,906.37** | **1,108.52** | **4,508.59** |
| | | | | | | | | | | | | |
| X | Capital Employed | 5,651.54 | 13,041.93 | 11,964.29 | 12,764.49 | 13,805.06 | 18,656.05 | 15,075.20 | 11729.23 | 12681.61 | 17419.66 | 13,943.50 |
| | | | | | | | | | | | | |
| XI | Return on Capital Employed @ 16% | 904.25 | 2086.71 | 1914.29 | 2042.32 | 2208.81 | 2984.97 | 7236.10 | 1876.68 | 2029.06 | 2787.15 | 6692.88 |
| | | | | | | | | | | | | |
| XII | Capacity Utilization | 94.45% | 69.81% | 74.04% | 69.53% | 70.22% | 73.85% | 71% | 63.46% | 71.30% | 75.58% | 70% |
| | | | | | | | | | | | | |
| XII | RoCE adjusted for capacity utilization | 904.25 | 2086.71 | 1914.29 | 2,042.32 | 2,208.81 | 2,984.97 | 7,236.10 | 1876.68 | 2029.06 | 2787.15 | 6,692.88 |
| | | | | | | | | | | | | |
| XIII | **Net Surplus / (Deficit) (IX) - (XII)** | **1725.54** | **31.22** | **426.30** | **(986.09)** | **(1,460.46)** | **(3,337.00)** | **(5,783.55)** | **-382.97** | **-122.69** | **-1678.62** | **(2,184.29)** |
| | | | | | | | | | | | | |
| XIV | **Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income (XIII/I in %)** | - | - | - | **-11.50%** | **-16.20%** | **-35.28%** | **-20.99%** | **-4.68%** | **-1.28%** | **-16.50%** | **-7.49%** |
| | | | | | | | | | | | | |
| XV | **Average Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income** | - | - | - | **-20.99%** | | | | **-7.49%** | | | |
| | | | | | | | | | | | | |
| XVI | **Cost savings due to efficiency improvement** | - | - | - | 2.70 | 2.70 | 2.70 | **8.10** | 1.62 | 2.02 | 2.27 | **5.91** |
| XVII | **Set off of past period surplus for the period 2011-12 to 2013-14 accrued to VCTPL as per TAMP calculation** | **1145.23** | | | - | - | - | | **381.74** | **381.74** | **381.74** | |
| | | | | | | | | | | | | |
| XVIII | **Total surplus/ (deficit) (XIII-XVI)** | - | - | - | **(988.79)** | **(1,463.16)** | **(3,339.70)** | **(5,791.65)** | **-2.85** | **257.04** | **-1299.15** | **(1,044.96)** |
| | | | | | | | | | | | | |
| XIX | **Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income (XVIII/I in %)** | - | - | - | **-11.54%** | **-16.23%** | **-35.30%** | **-21.02%** | **-0.03%** | **2.68%** | **-12.77%** | **-3.38%** |
| XX | **Average Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income** | - | - | **-** | **-21.02%** | | | | **-3.38%** | | | |

**Annex - IV**

**VISAKHA CONTAINER TERMINAL PRIVATE LIMITED**
**SCALE OF RATES**

**DEFINITIONS AND CONDITIONS**

This Scale of Rates sets out the charges payable to Visakha Container Terminal Private Limited (VCTPL) from time to time for the use of services and facilities provided by Visakha Container Terminal Private Limited (VCTPL).

**1. DEFINITIONS**

In this Scale of Rates, unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

(i). ***"Container"*** means any freight container complying with all relevant prevailing ISO standards. Generally, it is designed to facilitate the carriage of goods by one or more modes without intermediate reloading; fitted with devices permitting ready handling and with unique identification numbers and markings.

(ii). ***"Per Day"*** means per calendar day or part thereof.

(iii). ***"Port"*** means the Visakhapatnam Port Trust (VPT) whereas "Terminal" means the Container Terminal, operated by Visakha Container Terminal Private Limited.

(iv). ***"VCTPL"*** means Visakha Container Terminal Private Limited, a company incorporated in India, its successors and assigns.

(v). ***"Reefer"*** means any Container for the purpose of the carriage of goods, which require refrigeration.

(vi). ***"Transhipment Container"*** means container discharged from a vessel and placed in the custody of the VCTPL for the purposes of shipment on another vessel declared on a transhipment manifest and Import Advance List.

(vii). ***"Coastal Vessel"*** means any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India and / or having a valid coastal license issued by the Competent authority / Director General of Shipping.

(viii). ***"Foreign-going Vessel"*** means any vessel other than a coastal vessel.

(ix). **"*Hazardous containe*r"** means a Container containing hazardous goods as classified under IMO.

(x). **"*Out of Gauge (OOG) Container"*** means a Container carrying over dimensional cargo beyond the normal size of standard containers and needing special devices like slings, shackles, lifting beam, etc. Damaged Containers and Container requiring special devices for lifting is also classified as Out of Gauge Container.

(xi). ***"FCL"*** means containers said to contain Full Container Load.

(xii). ***"ICD"*** means Inland Container Depot.

(xiii). ***"LCL"*** means containers said to contain less than full container load (Container having cargo of more than one importer/exporter).

(xiv). ***"Shut Out Container"*** means a container, which has entered in to the terminal for export for a vessel as indicated by VIAN and is not connected to the vessel for whatsoever reason.

(xv). ***"Tonne"*** means one metric Tonne of 1,000 kilograms or one cubic metre.

(xvi). ***"VIAN"*** means Vessel Identification Advise Number.

(xvii). ***"ICD Container"*** means containers discharged from a vessel and placed in the custody of the VCTPL for the purposes of loading on a Train, inside the Terminal.

Also ***"ICD Container"*** means containers discharged from a Train inside Terminal and placed in the custody of the VCTPL for the purposes of shipment on a vessel.

**2. GENERAL**

(i). (a). A foreign-going vessel of Indian flag having a General Trading Licence can convert to coastal run on the basis of a Customs Conversion Order.

(b). A foreign-going vessel of foreign flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage License issued by the Director General of Shipping.

(c). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.

(d). In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes coastal cargo discharging operations; immediately thereafter, foreign going rates shall be chargeable by the discharge ports.

(e). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal Licence from the Director General of Shipping, no other documents will be required to be entitled to coastal rates.

(ii). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.

(iii). (a). Users shall pay penal interest on delayed payments of any charge under this Scale of Rates. Likewise, the VCTPL shall pay penal interest on delayed refunds.

(b). The rate of penal interest will be 16.75% p.a. The penal interest will apply to both the VCTPL and the users equally.

(c). The delay in refunds by the VCTPL will be counted beyond 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.

(d). The delay in payments by the users will be counted beyond 10 days after the date of raising the bills by the VCTPL. This provision shall, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services as stipulated in the Major Port Trusts Act, 1963.

(iv). A premium of, 25% will be levied in case of Hazardous cargo containers/Out of Gauge containers over the applicable handling charge.

(v). In case of coastal containers, concession is applicable on composite box rate. The composite box rate on all coastal containers shall not exceed 60% of the corresponding charges for normal containers. In case of transhipment of coastal containers similar concession in handling charges will be allowed with reference to applicable handling charges for normal handling operation in loading or unloading cycle.

(vi). In case a vessel idles due to non-availability or breakdown of the shore based facilities of VCTPL or any other reasons attributable to the VCTPL, rebate equivalent to berth hire charges payable by that vessel to VPT which accrued during the period of idling of vessel shall be allowed by VCTPL.

(vii). User will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the VCTPL.

(viii). The rates prescribed in Section I (except Schedule1.2) and Section II of the Scale of Rates will be revised upwards by 13.10% from 01 April 2016 or from the date the VCTPL commissions additional new equipment viz. 1 Rail Mounted Quay Cranes and 4 Rubber Tyred Gantry Cranes, whichever is later. The rates prescribed in Schedule 1.2. at Section I will be reduced by 15.16% from 1 April 2016.

**3. APPLICATION**

(i). Import and Export rates shall apply when:

(a). a loaded or empty container is discharged from a vessel, eventually delivered out of VCTPL; or

(b). a loaded or empty container is received at VCTPL yard, eventually is shipped.

(ii). Transhipment container rates shall apply to a loaded or empty container when it is discharged from the first carrier onto VCTPL's premises and remained in the custody of VCTPL until it is transhipped in its original status by VCTPL to a nominated second carrier.

**SECTION - I**

**1. CONTAINER OPERATIONS**

**1.1.A. COMPOSITE RATE FOR HANDLING IMPORT AND EXPORT CONTAINERS:**

**(in ₹)**

| Sl. No. | Particulars | Container not exceeding 20 feet in length | | Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length | | Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Foreign-going | Coastal | Foreign-going | Coastal | Foreign-going | Coastal |
| (a). | Laden Containers -Import / Export | 3712.00 | 2227.20 | 5568.00 | 3340.80 | 7424.00 | 4454.40 |
| (b). | Empty Containers - Import / Export | 2598.40 | 1559.05 | 3897.60 | 2338.60 | 5196.80 | 3118.10 |
| (c). | Transport to Rail Flat from CY or Vice Versa and Lift on/Lift off | | | | | | |
| | - Loaded | 1450.00 | 1450.00 | 2175.00 | 2175.00 | 2900.00 | 2900.00 |
| | - Empty | 1334.00 | 1334.00 | 2001.00 | 2001.00 | 2668.00 | 2668.00 |

**Notes:**

(1). Services in the case of item no. (a) and (b) above include handling by quay crane and lashing/unlashing, transport between CY and quayside, lift on or off at CY, landing and loading the container from or to the trailer, data handling, processing and wharfage.

(2). Services in the case of item no. (c) above includes transportation from CY to rail siding and loading the container on rail flat or vice versa.

(3). Export Containers are to be delivered to VCTPL for loading at least 6 hours before berthing of the vessel.

**B. REBATES:**

Rebates as follows shall be applicable to users for carrying out various operations with their own arrangements with the prior written permission of the VCTPL when the VCTPL equipment are not available for some reason.

**(in ₹)**

| Sl. No. | Particulars | Container not exceeding 20 feet in length | | Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length | | Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Foreign-going | Coastal | Foreign-going | Coastal | Foreign-going | Coastal |
| (a). | If the ship's gears are used for loading /unloading containers from ship to shore or vice versa | 397.90 | 238.75 | 596.80 | 358.10 | 795.75 | 477.45 |
| (b). | If the terminal user deploys his own tractor trailer for transporting containers from quay to container yard or container yard to quay | 331.75 | 199.05 | 497.65 | 298.60 | 663.50 | 398.10 |
| (c). | If the terminal user deploys his own equipment for lifting containers from the container yard to truck and vice versa | 221.55 | 221.55 | 332.35 | 332.35 | 443.10 | 443.10 |

**Note:**

(1). No rebate will be admissible for back to town containers handled by private equipment.

**1.2. HANDLING OF TRANSHIPMENT CONTAINERS:**

**(in ₹)**

| Particulars | Container not exceeding 20 feet in length | | Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length | | Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | **Foreign-going** | **Coastal** | **Foreign-going** | **Coastal** | **Foreign-going** | **Coastal** |
| Laden & Empty | 4384.80 | 2630.90 | 6577.20 | 3946.30 | 8769.60 | 5261.75 |

**Notes:**

(1). The above charges apply to the complete cycle of transhipment i.e. discharge from the first carrier to the loading onto the second carrier, including lashing/unlashing charges. Services include handling by quay crane (discharge and loading), transport between CY and quayside, lift on and off, stowage planning on vessel and yard, data handling, processing and wharfage.

(2). A container from foreign port handling at VCTPL for subsequent transhipment to an Indian Port on a coastal voyage or vice versa would be charged 50% of the transhipment charge prescribed for foreign-going vessel and 50% of that prescribed for the coastal category.

(3). Any transhipment container delivered out of VCTPL by road or rail shall be charged the import/ export container rate.

(4). A shut out charge as per Schedule 1.8 shall apply:

(i). if the carrier is changed after berthing of the originally nominated carrier; or

(ii). if the nomination is changed from a later carrier to an earlier carrier after the earlier carrier is berthed.

(5). The vessel on which the transhipment container is to be loaded shall be declared at time of submission of the Import advance list of the vessel on which the said transhipment container is imported or else the transhipment container shall be treated as normal container for the purpose of fixing tariff.

**1.3. LIFT ON OR LIFT OFF:**

**(in ₹)**

| Sl. No. | Particulars | Container not exceeding 20 feet in length | | Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length | | Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | **Foreign-going** | **Coastal** | **Foreign-going** | **Coastal** | **Foreign-going** | **Coastal** |
| (a). | Laden | 580.00 | 580.00 | 870.00 | 870.00 | 1160.00 | 1160.00 |
| (b). | Empty | 464.00 | 464.00 | 696.00 | 696.00 | 928.00 | 928.00 |

**1.4. HATCH COVER HANDLING FOR ONE OPERATION (both opening and closing):**

**(in ₹)**

| Sl. No. | Particulars | Foreign-going | Coastal |
|---|---|---|---|
| (a). | Without landing Hatch Cover on the quay | 1461.60 | 876.95 |
| (b). | With landing Hatch Cover on the quay | 2923.20 | 1753.90 |

**Note:**

(1). Half the rate shall be applicable if there is only one activity, i.e. either an opening or closing operation.

**1.5. SHIFTING OF CONTAINERS WITHIN VESSEL (Restows):**

**(in ₹)**

| Sl. No. | Particulars | Container not exceeding 20 feet in length | | Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length | | Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Foreign-going | Coastal | Foreign-going | Coastal | Foreign-going | Coastal |
| (a). | Loaded or empty Container shifted by landing and reshipping | 2923.20 | 1753.90 | 4384.80 | 2630.90 | 5846.40 | 3507.85 |
| (b). | Loaded or empty Container shifted without landing and reshipping | 1461.60 | 876.95 | 2192.40 | 1315.45 | 2923.20 | 1753.90 |

**Note:**

(1). Reefer related charges will be applicable as per Schedule 1.7.

**1.6. INTERNAL TRANSPORTATION**

**(in ₹)**

| Sl. No. | Particulars | Container not exceeding 20 feet in length | | Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length | | Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Foreign-going | Coastal | Foreign-going | Coastal | Foreign-going | Coastal |
| (a). | Laden and Empty | 870.00 | 870.00 | 1305.00 | 1305.00 | 1740.00 | 1740.00 |

**Note:**

(1). Internal Transportation Charges apply when a container is required to be moved by a trailer within VCTPL upon customer's request.

**1.7. REEFER RELATED AND OTHER GENERAL SERVICES**

**(in ₹)**

| Sl. No. | Particulars | Container not exceeding 20 feet in length | | Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length | | Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Foreign-going | Coastal | Foreign-going | Coastal | Foreign-going | Coastal |
| (a). | Pre Trip Inspection (PTI) (Excluding the electricity charges) | 348.00 | 348.00 | 522.00 | 522.00 | 696.00 | 696.00 |
| (b). | Reefer Run Test (Excluding the electricity charges) | 348.00 | 348.00 | 522.00 | 522.00 | 696.00 | 696.00 |
| (c). | Charges for supply of electricity (including connecting and disconnecting, monitoring at Reefer yard) per 4 hours or part thereof- | 215.75 | 215.75 | 323.65 | 323.65 | 431.50 | 431.50 |

**Notes:** 1). Services include only plugging/ unplugging and monitoring of the temperature. No maintenance will be performed on malfunctioning reefers.

(2). PTI and Run Test of the reefer containers are optional services and shall be rendered when requested. This excludes charges for supply of power and monitoring of the reefer during the PTI/Run test. The PTI/ Run test includes checking of the working condition of reefer machinery and reporting of the condition to the customer.

(3). These charges will be applicable for restow reefer containers also.

**1.8. CHARGES FOR A SHUT OUT CONTAINER**

Where an Export container or a Transhipment container is shut out, the following rates shall apply:

(**in ₹**)

| Sl. No. | Particulars | Container not exceeding 20 feet in length | Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length | Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length |
|---|---|---|---|---|
| (a). | Laden | 2030.00 | 3045.00 | 4060.00 |
| (b). | Empty | 1798.00 | 2697.00 | 3596.00 |

**Notes:**

(1). Shut out charges apply when a container is shut out by one vessel and subsequently shipped by another vessel.

(2). The storage charges shall be levied in terms of Schedule 1.10.

**ADDITIONAL CHARGES**

(**in ₹**)

| Sl. No. | Particulars | Container not exceeding 20 feet in length | Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length | Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length |
|---|---|---|---|---|
| 1. | Direct Loading<br>- Laden and Empty | 1015.00 | 1523.10 | 2030.00 |
| 2. | Shifting of containers within the terminal including Lift on, Transportation , Lift off<br>- Laden<br>- Empty | 2030.00<br>1798.00 | 3045.00<br>2697.00 | 4060.00<br>3596.00 |
| 3. | Container Cleaning Charges (High pressure water wash) | 580.00 | 870.00 | 1160.00 |
| 4. | Cancellation of Document<br>- (Per EIR) | 87.00 | | |
| 5. | One Door Open Charge<br>(Per container) | 580.00 | | |
| 6. | Fixing / Removal of Seal (per seal) | 232.00 | | |
| 7 | Fixing/ removal<br>'Hazardous Sticker' (per container) | 232.00 | | |
| 8. | Customs inspection within the terminal (per container) | 464.00 | | |
| 9. | Plugging/ Unplugging of Reefer Container (per container) | 58.00 | | |
| 10. | Non-Declaration/ Mis-declaration of Hazardous Container (per container) | 3480.00 | | |

| | | |
|---|---|---|
| 11. | Issuance of documents per document or part thereof (maximum of 5 pages) | 174.00 |
| 12. | VIA Cancellation | 1160.00 |
| 13. | Weighment of Trailer with or without Containers/ Cargo (per weighment) | 116.00 |
| 14. | Delay in submission of the relevant documents beyond the prescribed time (charges are per 'document') | 580.00 |
| 15. | Non-Declaration/ mis-declaration of OOG Container (Rate per container) | 3480.00 |
| 16. | Charges for providing Gangway to Vessel per calendar day | 58.00 per hour per gangway subject to maximum of 1160.00 per day per gangway<br>Note: This is an optional service provided at the request of the user. |

**Notes:**

(1) **Direct loading** charge applies when, at the request of customers, VCTPL accepts an export container delivered to the terminal after the prescribed closing time or accepts the list of export containers that are already in CY before the cut off time but not included in the export advance list submitted before the cut off. This charge is in addition to all applicable charges in a normal export cycle.

(2) **'Shifting of container'** charges shall be applicable whenever there is a change in shipment status or container status involving actual shifting of the container or any shifting done at customer's request for any purpose including shifting for availing any other service provided by terminal. Shifting is a consolidated charge levied for lift on, transportation and lift off.

**Change of shipment status** applies when:

(i) A transhipment container in VCTPL premises is changed to an import container;

(ii) An import container in VCTPL premise is re-exported;

(iii) An export container is delivered out of VCTPL premise;

(iv) A local delivery container is changed to an ICD Container after landing or vice versa.

(v) A transhipment container whose outbound VIAN is not declared prior to berthing of the inbound carrier;

(vi) An Export container arriving by Rail whose outbound VIAN is not declared at least 6 hrs. prior to the arrival of the Train at Rail Siding in the terminal.

**Change of container status** applies each time the detail of an import or export container whose POD, Size, Status or weight (varying by +/- 2 ton) is changed after processing by VCTPL.

(3) **Container Cleaning Charges:** These services are optional and the relevant charge is applicable when the containers are cleaned with water.

(4) **Cancellation charge for EIR** applies when EIR is cancelled at the request of customer.

(5) **"One Door Open" Charge** is applicable for handling container which requires only one door to be kept open (e.g. Onions) and when door opening and securing is carried by the terminal.

(6) **Fixing / Removal of seal**

Bottle seals shall be fixed on every container arriving at the terminal - by rail / road / sea - without a proper bottle seal on it, prior to allowing its entry. The terminal staff shall be at liberty to do this without having to obtain prior consent of the shipping lines. The list of such containers on which a seal is affixed by the terminal shall be intimated to the lines. Seals shall be removed at the request of the customer.

(7) **Fixing/ removal of 'Hazardous Sticker'**

Hazardous stickers indicating the IMCO class only shall be affixed on a container (Four Stickers) carrying hazardous cargo. Similarly old stickers on the container shall be removed from a container carrying non-hazardous cargo. In either case, the customer has to intimate in writing to VCT to undertake the said activity, within the terminal.

(8) **Customs Inspection**

The inspection of a container shall be allowed at a nominated point only, on the written request of the customer. The container doors can be opened only under customs supervision.

(9) **Plugging/ Unplugging of Containers**

The Plugging / unplugging of reefer containers on board the vessel / train / truck shall be done at the request of the customer.

(10) **Non-Declaration/ Mis-declaration of Hazardous Container**

The Customer has to declare the hazardous nature of the cargo as per the IMCO rules and furnish the relevant hazardous details to VCTPL. The charges are for non declaration/ mis-declaration of the hazardous nature and also for not furnishing the full particulars of the hazardous nature including the IMCO class, UN NO, EPS, MFAG, correct technical name, contact details of the person in case of emergency.

However, the liabilities and costs towards the consequences arising due to non-declaration or mis-declaration shall be on the customer's account.

(11) **Issuance of documents**

The charge is towards Additional documents issued by the Terminal apart from the normal routine Terminal Reports (Vessel reports /yard report/ reefer report etc) forwarded to the line.

(12) **Cancellation of VIA**

Cancellation of VIA applies when the VIAN allocated by VCTPL is subsequently cancelled on request by Vessel Operator for reasons whatsoever.

(13) **Weighment of Trailer with or without Containers/Cargo**

The service of weighment of trailers/truck is an optional service and shall be offered on the request of the users. The charge includes issuing of the requisite certificate with the weight indicated on it.

(14) **Delay in submission of the relevant documents**

The relevant documents include Import and Export Advance Lists, Hazardous Manifests, Restows, Import Bay plans and any other document that may be required and declared in due course for smooth operations. The time limit for submission of documents will be notified in advance by VCTPL and any notification thereto will be carried out in consultation with users.

(15) **Non-Declaration/ Mis-declaration of OOG Container**

The Customer has to declare the dimensions of the container prior to its arrival in the terminal with complete details viz. over high, over width, over length, and gross weight along with the Advance List, for proper planning and execution of operation in the terminal.

(16. **Providing Gangway to Vessel**

Terminal Gangway shall be provided to vessels which are unable to provide safe access from shore to vessel. The above charges include transportation of the gangway from the nominated storage area to the vessel and vice versa.

**1.10 CHARGES FOR STORAGE OF CONTAINERS**

(a) **Import - Laden Containers**

(**Rate in ₹ per container per day or part thereof**)

| **Sl. No.** | ***Particulars*** | **Container not exceeding 20 feet in length** | **Container exceeding 20 feet in length and up to 40 feet length** | **Container exceeding 40 feet in length and up to 45 feet length** |
|---|---|---|---|---|
| (i) | First 3 days | Free | Free | Free |
| (ii) | From 4 to 15 days | 114.85 | 229.70 | 344.50 |
| (iii) | From 16 to 30 days | 229.70 | 459.35 | 689.05 |
| (iv). | Beyond 30 days | 459.35 | 918.70 | 1378.10 |

(b). **Import - Empty Containers**

(**Rate in ₹ per container per day or part thereof**)

| **Sl. No.** | ***Particulars*** | **Container not exceeding 20 feet in length** | **Container exceeding 20 feet in length and up to 40 feet length** | **Container exceeding 40 feet in length and up to 45 feet length** |
|---|---|---|---|---|
| (i) | First 3 days | Free | Free | Free |
| (ii) | From 4 to 15 days | 114.85 | 229.70 | 344.50 |
| (iii) | From 16 to 30 days | 229.70 | 459.35 | 689.05 |
| (iv) | Beyond 30 days | 459.35 | 918.70 | 1378.10 |

(c) **Export - Laden Containers**

(**Rate in ₹ per day or part thereof per container**)

| **Sl. No.** | **Particulars** | **Container not exceeding 20 feet in length** | **Container exceeding 20 feet in length and up to 40 feet length** | **Container exceeding 40 feet in length and up to 45 feet length** |
|---|---|---|---|---|
| (i) | First 7 days | Free | Free | Free |
| (ii) | From 8 to 15 days | 114.85 | 229.70 | 344.50 |
| (iii) | From 16 to 30 days | 229.70 | 459.35 | 689.05 |
| (iv) | Beyond 30 days | 459.35 | 918.70 | 1378.10 |

(d) **Export - Empty Containers**

(**Rate in ₹ per day or part thereof per container**)

| **Sl. No.** | **Particular** | **Container not exceeding 20 feet in length** | **Container exceeding 20 feet in length and up to 40 feet length** | **Container exceeding 40 feet in length and up to 45 feet length** |
|---|---|---|---|---|
| (i) | First 3 days | Free | Free | Free |
| (ii) | From 4 to 15 days | 114.85 | 229.70 | 344.50 |
| (iii) | From 16 to 30 days | 229.70 | 459.35 | 689.05 |
| (iv) | Beyond 30 days | 459.35 | 918.70 | 1378.10 |

(e) **ICD Containers - Laden & Empty**

(**Rate in ₹ per container per day or part thereof**)

| **Sl. No.** | **Particulars** | **Container not exceeding 20 feet in length** | **Container exceeding 20 feet in length and up to 40 feet length** | **Container exceeding 40 feet in length and up to 45 feet length** |
|---|---|---|---|---|
| (i) | First 15 days | Free | Free | Free |
| (ii) | From 16 to 30 days | 114.85 | 229.70 | 344.50 |
| (iii) | From 31 to 45 days | 229.70 | 459.35 | 689.05 |
| (iv) | Beyond 45 days | 459.35 | 918.70 | 1378.10 |

(f) **Transhipment Containers - Laden & Empty**

(**Rate in ₹ per container per day or part thereof**)

| **Sl. No.** | ***Particulars*** | **Container not exceeding 20 feet in length** | **Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length** | **Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length** |
|---|---|---|---|---|
| (i) | First 30 days | Free | Free | Free |
| (ii) | From 31 to 45 days | 114.85 | 229.70 | 344.50 |
| (iii) | From 46 to 60 days | 229.70 | 459.35 | 689.05 |
| (iv) | Beyond 60 days | 459.35 | 918.70 | 1378.10 |

(g) **Shut Out Containers - Laden & Empty**

(**Rate in ₹ per container per day or part thereof**)

| **Sl. No.** | **Particulars** | **Container not exceeding 20 feet in length** | **Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length** | **Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length** |
|---|---|---|---|---|
| (i) | From 1 to 15 days | 114.85 | 229.70 | 344.50 |
| (ii) | From 16 to 30 days | 229.70 | 459.35 | 689.05 |
| (iii) | Beyond 30 days | 459.35 | 918.70 | 1378.10 |

(h). **Hazardous Containers**

(**Rate in ₹ per day or part thereof per container**)

| **Sl. No.** | ***Particulars*** | **Container not exceeding 20 feet in length** | **Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length** | **Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length** |
|---|---|---|---|---|
| (i) | First day | Free | Free | Free |
| (ii) | From 2 to 15 days | 143.85 | 287.70 | 431.50 |
| (iii) | From 16 to 30 days | 287.70 | 575.35 | 863.05 |
| (iv) | Beyond 30 days | 574.20 | 1148.40 | 1722.60 |

**Notes:**

(1). Free dwell-time (storage) period for import containers shall commence from the day after the day of landing of the container and for export containers the free period shall commence from the time container enters the terminal.

(2). For the purpose of calculation of free time, Sundays, Customs notified holidays and the Terminal's non-operating days shall be excluded.

(3). Transhipment containers whose status is subsequently changed to local FCL/LCL or ICD container shall be levied storage charges at par with the relevant import containers.

(4). For over dimensional container, the storage charge shall be based on the actual number of ground slots the respective container occupies under the respective slab as given above.

(5). Total storage period for shut out container shall be calculated from the day following the day when the container has become shut out till the day of shipment / delivery.

(6) The storage charges on abandoned containers/shipper owned containers shall be levied upto the date of receipt of intimation of abandonment in writing or 75 days from the day of landing of the container, whichever is earlier subject to the following conditions:

(i) The consignee can issue a letter of abandonment at any time.

(ii). If the consignee chooses not to issue such letter of abandonment, the container Agent/MLO can also issue abandonment letter subject to following:

(a) the Line shall resume custody of container along with cargo and either take it back or remove it from the port premises; and

(b) the Line shall pay all port charges accrued on the cargo and container before resuming custody of the container.

(iii) The container Agent /MLO shall observe the necessary formalities and bear the cost of transportation and destuffing. In case of their failure to take such action within the stipulated period, the storage charge on the container shall be continued to be levied till such time all necessary actions are taken by the shipping lines for destuffing the cargo.

(iv) Where the container is seized/confiscated by the Customs Authorities and the same cannot be destuffed within the prescribed time limit of 75 days, the storage charges will cease to apply from the day the Customs order release of the cargo subject to Lines observing the necessary formalities and bearing the cost of transportation and destuffing. Otherwise, seized/confiscated containers should be removed by the Line/consignee from the terminal premises to the Customs bonded area and in that case, the storage charge shall cease to apply from the day of such removal.

(7) The storage charge shall not accrue for the period during which the VCTPL can not effect delivery of Import container or shipment of export container when requested by the user.

**1.11 CHARGES FOR REMOVAL OF GARBAGE**

A consolidated charge of `9280/- per truck trip shall be payable for removal of garbage collected on board of ship.

**CHARGES FOR SUPPLY OF FRESH WATER**

For Foreign going vessel, ₹232/- per 1000 Ltrs. or part thereof will be charged for supply of fresh water, subject to a minimum charge of ₹1160/-.

For Coastal vessel, ₹139/- per 1000 Ltrs. or part thereof will be charged for supply of fresh water, subject to a minimum charge of ₹696/-.

**SECTION - II**

**2. OTHER SERVICES**

**2.1 VISITOR ENTRY PASS**

| | | Yearly | Quarterly | Monthly | Daily |
|---|---|---|---|---|---|
| (a). | Per Application | ₹ 400 | ₹ 200 | ₹ 100 | ₹ 25 |

**2.2 VEHICLE ENTRY PASS**

| | |
|---|---|
| Per Entry | ₹ 200/- |

**Note:**

(1) The vehicle entry fee will not be levied on vehicles entering/leaving VCTPL's terminal for delivery/ dispatch of containers/ cargo.

**2.3 PHOTOGRAPHY**

| | | |
|---|---|---|
| (a) | Film Shooting and Photography | ₹ 1,00,000 per day |
| (b) | Carrying Camera inside the Terminal | ₹ 500 per unit |
| (c) | Videography (related to operational activities) | ₹3000 per day |

**2.4. Charges for use of terminal facilities by vessels.**

The charges shall be applicable for non-container vessels i.e. vessels either handling non-compatible cargo or for vessels not handling any cargo at all, berthed at Visakha Container Terminal.

| GRT | Rates |
|---|---|
| Up to 10000 | ₹ 2100 per hour |
| 10001 to 30000 | ₹ 0.10 per GRT per hour with minimum of ₹2100 per hour |
| 30001 and above | ₹ 0.16 per GRT per hour. |

********

Printed by the Manager, Government of India Press, Ring Road, Mayapuri, New Delhi-110064
and Published by the Controller of Publications, Delhi-110054.